

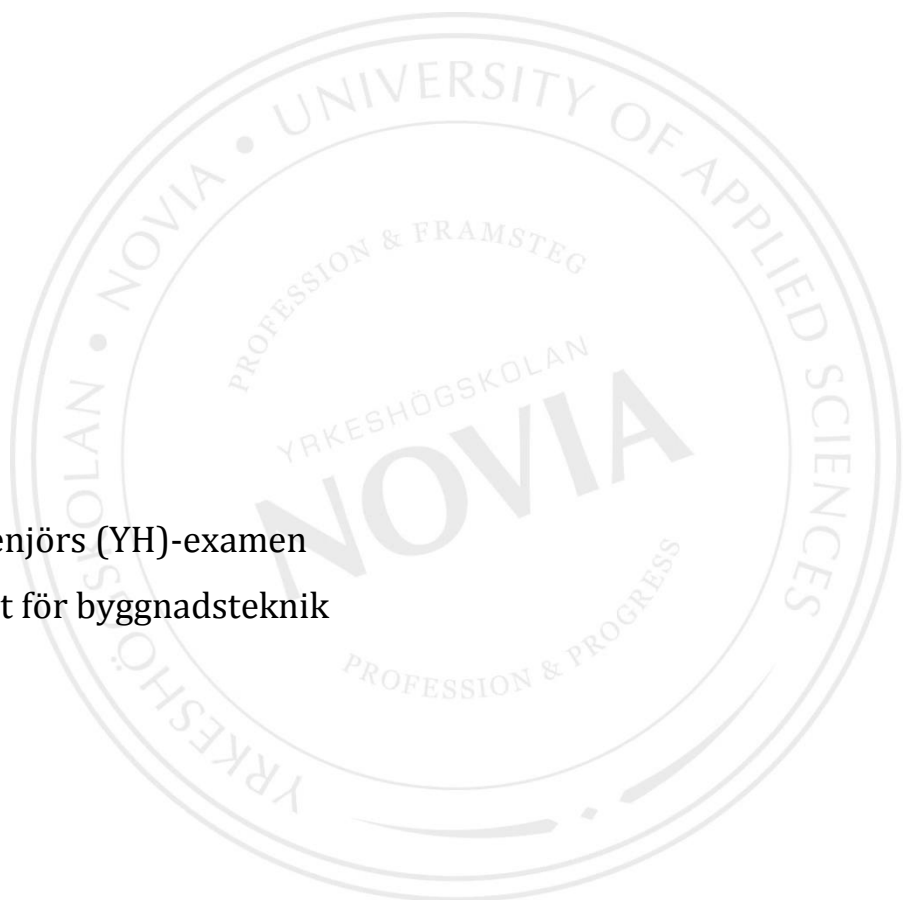


Utstationering av entreprenörer inom infrabranschen

Instruktionsmanual för riktlinjer och praktisk vägledning vid
utstationering av jordbyggnadsentreprenörer till Sverige

Ludvig Hahnsson

Examensarbete för ingenjörs (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för byggnadsteknik
Vasa 2016



EXAMENSARBETE

Författare:	Ludvig Hahnsson
Utbildningsprogram och ort:	Byggnadsteknik, Vasa
Inriktningsalternativ:	Samhällsteknik
Handledare:	Jaakko Mäkelä, Tom Lipkin

Titel: *Utstationering av entreprenörer inom infrabranschen: Instruktionsmanual för riktlinjer och praktisk vägledning vid utstationering av jordbyggnadsentreprenörer till Sverige*

Datum 7.4.2016

Sidantal 55

Bilagor 12

Abstrakt

I detta examensarbete redogörs för processen vid utstationering av entreprenörer samt etablering av finska företag till jordbyggnadsmarknaden i Sverige. Det råder hög konkurrens inom infrabranschen och för att trygga verksamheten tvingas företagen se över sin marknadsstrategi och eventuellt sikta in sig på markandsområden med större möjligheter.

Entreprenörers utstationering samt företagens utlandsetableringar har uppfattats som komplicerade eftersom det varit brist på tillräcklig ändamålsenlig kunskap för att smidigt kunna genomföra sådana processer. Faktorer som anses problematiska är den svenska lagstiftningen, kompetenskrav för arbetstagare samt anbudsförfarande vid offentliga upphandlingar.

Syftet med examensarbetet är att studera och beskriva tillvägagångssätt för utstationering och företagsetablering till Sverige samt identifiera vilka dokument, tillstånd och kompetensfärdigheter som krävs av finska företag på den svenska jordbyggnadsmarknaden.

Examensarbetet är framställt i samarbete med jordbyggnadsföretaget Graniittirakennus Kallio Oy från Helsingfors. Företaget har ett verksamt dotterbolag i Sverige vid namn Ab Infra Polar, till vilket finska jordbyggnadsentreprenörer kunde utstationeras för att utöka dotterbolagets kapacitet och verksamhet.

Resultatet av examensarbetet kommer att sammanställas till en instruktionsmanual som sammanfattat redogör tillvägagångssätten vid en verksamhetsflytt av finska entreprenörer och arbetstagare till den svenska jordbyggnadsmarknaden.

Språk: svenska Nyckelord: utstationering, företagets internationaliseringsprocess

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä:	Ludvig Hahnsson
Koulutusohjelma ja paikkakunta:	Rakennustekniikka, Vasa
Suuntautumisvaihtoehto:	Yhteiskuntatekniikka
Ohjaajat:	Jaakko Mäkelä, Tom Lipkin

Nimike: *Infra-alan urakoitsijoiden lähettäminen ulkomaille. Ruotsiin lähetettävälle infra-alan urakoitsijoille suunnattu käsikirja sisältäen käytännöllistä ohjeistusta.*

Päivämäärä: 7.4.2016

Sivumäärä: 55

Liitteet: 12

Tiivistelmä

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kuvata urakoitsijoiden lähettämisprosessia sekä yritysten perustamista Ruotsin maanrakennusosalalle. Kilpailu infra-alalla on nykyään kova, ja yritysten täytyy toiminnan turvaamiseksi tähdätä uusille markkina-alueille, missä mahdollisuudet ovat parempia.

Urakoitsijoiden lähettäminen sekä yritysten perustaminen ulkomaille koetaan monimutkaiseksi, koska tarkoituksellista osaamista prosessin suorittamiseksi ei ole. Asioita, joita koetaan ongelmallisiksi, ovat Ruotsin lainsäädäntö, luvat, työntekijöiden pätevyysvaatimukset sekä julkisten hankintojen tarjouskilpailu.

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää ja kuvata Ruotsiin lähettämisen ja yritysten perustamisen käytäntöjä, sekä tunnistaa mitä asiakirjoja, lupahakemuksia ja pätevyysvaatimuksia vaaditaan suomalaiselta yritykseltä toimiessaan Ruotsin maanrakennusosalalla.

Opinnäytetyö on toteutettu yhteistyössä maanrakennusyritys Graniittirakennus Kallio Oy:n kanssa. Yrityksellä on Ruotsissa toimiva tytäryhtiö nimeltä Ab Infra Polar, jolle on tarkoitus lähettää infra-urakoitsijoita toiminnan parantamiseksi ja vahvistamiseksi.

Opinnäytetyön perusteella laaditaan käsikirja, joka tiivistetyssä muodossa kuvaa menettelytavat, kun suomalaisia urakoitsijoita ja työntekijöitä lähetetään Ruotsin maanrakennusmarkkinoille.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: työkomennus, yritysten kansainvälistymisprosessi

BACHELOR'S THESIS

Author: Ludvig Hahnsson
Degree Programme: Construction Engineering, Vaasa
Specialization: Infrastructure engineering
Supervisors: Jaakko Mäkelä, Tom Lipkin

Title: *Posting of infrastructure entrepreneurs: Instruction manual of directions and practical guidance concerning the posting of infrastructure entrepreneurs to Sweden.*

Date: 7.4.2016

Number of pages: 55

Appendices: 12

Summary

This thesis describes the process for the posting of contractors and workers and establishing companies on the infrastructure market in Sweden. The fierce competition in the infrastructure business forces the companies to consider their market strategy and if necessary aim for market areas with better opportunities.

Posting of entrepreneurs and workers and company's establishment abroad is considered complicated since there is often lack of sufficient knowledge to smoothly run the posting and establishment process. Elements that are perceived problematic are the Swedish legislation, qualification skills and the tender procedure of public contracts.

The purpose of this thesis is to study and describe the procedure of the posting of entrepreneurs and workers, establishment of a company in Sweden and to identify which documents, permissions and qualification skills that are required on the Swedish infrastructure market.

This thesis is made in cooperation with the infrastructure company Graniittirakennus Kallio Oy from Helsinki. The company has a subsidiary in Sweden by name Ab Infra Polar, to whom the company is aiming to send infrastructure workers to increase the capacity.

The result of the thesis will be compiled to an instruction manual that in a condensed way describes the procedures transferring a Finnish entrepreneur, workers or establishing a company on the Swedish infrastructure market.

Language: swedish

Key words: posting of workers, internationalization

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	1
1.1	Uppdragsgivare.....	1
1.2	Syfte och avgränsningar	2
1.3	Problemformulering	2
1.4	Metodintroduktion	3
1.5	Målsättning.....	4
2.	Internationalisering	5
2.1	Drivande faktorer till internationalisering av företag	5
2.2	Internationaliseringens utmaningar och hinder.....	7
2.2.1	Inverkningsgraden av handelshinder.....	7
2.3	Val av operationsalternativ	8
2.4	Sverige som utstationeringsdestination.....	10
2.4.1	Arbetsmöjligheter i norra Sverige.....	11
2.4.2	Arbetsmöjligheter i övriga Sverige	11
2.4.3	Svensk arbetspersonal.....	12
2.5	Gemensamma miljökrav för entreprenader	14
2.5.1	Miljökrav för arbetsfordon	14
2.6	Konklusion	15
3.	Styrande lagstiftning.....	16
3.1	Europa 2020.....	16
3.2	Offentlig Upphandling	17
3.3	Totalreformen av upphandlingslagstiftningen 2016	18
3.3.2	Uppdaterade tröskelvärden 2016.....	19
3.3.3	Upphandlingslagen i Sverige.....	20
3.4	Konklusion	20

4.	Handel och arbete utomlands	21
4.1	Den sociala tryggheten.....	21
4.2	Korta utlandsuppdrag (högst 2 år).....	22
4.3	Sexmånadersregeln och skattefri lön	22
4.3.1	Utlandsarbete kortare än sex månader	23
4.3.2	Utlandsarbete längre än sex månader.....	23
4.3.3	TREKK-avtalet.....	24
4.3.4	Kontrollanmälan	24
4.4	Risker vid utlandshandel.....	24
4.4.1	Anbudsrisker	25
4.4.2	Kreditrisker.....	25
4.4.3	Valutarisker	25
4.5	Konklusion	25
5.	Arbetssäkerhet och kompetenskrav.....	26
5.1	Arbetsolyckor och arbetssäkerhet	26
5.2	Personkort på byggarbetsplatser.....	26
5.2.1	ID06.....	27
5.3	Övriga säkerhetsutbildningar.....	27
5.3.1	Arbetssäkerhetskort.....	28
5.3.2	Vägskyddskort.....	28
5.3.3	Certifikat för heta arbeten.....	29
5.3.4	ADR	30
5.3.5	ADR 1.3	31
5.4	Konklusion	32
6.	Bestämmelser gällande förare och maskin	33
6.1	Yrkesförarkompetens.....	33
6.2	Maskinförarbevis.....	35

6.3	Maskinbesiktning	35
6.4	Konklusion	37
7.	Hälsa på arbetsplatsen	38
7.1	Företagshälsovård	38
7.2	Hälsa vid landsvägstransport	39
7.3	Förebyggande hälsa	39
7.4	Konklusion	40
8.	Intervjuer	41
8.1	Genomförande av intervjuer	41
8.2	Väsentligt innehåll erhållet från intervjuer	42
8.3	Intervjufrågor	43
9.	Resultatdiskussion och slutledning	44
9.1	Internationaliseringen	44
9.2	Lagstiftningen	44
9.3	Utlandsarbete	45
9.4	Kompetenskraven	45
9.5	Förare och maskin	46
9.6	Arbetsplatshälsa	46
9.7	Egna kommentarer	47
10.	Källförteckning	48

Tabellförteckning

Tabell 1. Handelshindrens inverkningsgrad av verksamheten för byggföretag och övriga tjänsteföretag inom internationell handel.

Tabell 2. Nya tröskelvärden som trädde i kraft från och med den 1.1.2016.

Figurförteckning

Figur 1. Arbetsinnehållet förändras från enkelt till komplext vilket också kräver kompetens och ett proaktivt förhållningssätt hos maskinförare

1. Inledning

I dagsläget råder det hög konkurrens inom offentliga upphandlingar av byggnadsentreprenader. De stora aktörerna på marknaden växer sig större vilket drabbar de mindre aktörerna hårt. Företagen tvingas se över sin marknadsstrategi och eventuellt sikta in sig på nya marknadsområden med större möjligheter, vilket i sin tur har lett till att flera finska företag etablerat sig utomlands.

När en utlandsetablering blir aktuell sker det oftast till de nordiska länderna. Sverige har ofta fått fungera som en slags testmarknad för finska företag. Dock har processen för utlandsetableringen visat sig vara krävande. Det händer lätt att förfarandet kompliceras ifall planeringen varit bristfällig, vilket också många gånger visat sig vara fallet. Det händer ofta att företagen inte innehar tillräcklig ändamålsenlig kunskap för att smidigt kunna expandera verksamheten till utlandet.

I början av detta examensarbete kunde det konstateras att information gällande företagens internationaliseringsprocess samt förfarandet vid utstationering av entreprenörer inom jordbyggnadsbranschen är av stort intresse hos många företag. Det bevisar att det än så länge inte finns tillräckligt med sammanställd ändamålsenlig information som företagen kan använda sig av.

Detta examensarbete är utfört i samarbete med jordbyggnadsföretaget Graniittirakennus Kallio Oy från Vanda, senare i texten *GRK*. Handledaren på GRK föreslog detta uppdrag som berör *utstationering av entreprenörer*, eftersom det är ett ämne som har varit av stort intresse hos företaget.

1.1 Uppdragsgivare

Graniittirakennus Kallio Oy är ett företag från Vanda som är grundat år 1983. Till en början koncentrerade sig det lilla familjeföretaget på fastighetsaffärer och byggherreverksamhet. År 2007 utvidgades verksamheten till entreprenader inom jordbyggnad, som så småningom blev GRK:s huvudbransch.

Bolaget har vuxit konstant under de aktiva åren och hade år 2015 drygt 130 anställda och en omsättning på 144 M€ vilket gör företaget det femte största i Finland inom jordbyggnad. (Largest Companies)

År 2013 grundades dotterbolaget Ab Infra Polar som etablerades på jordbyggnadsmarknaden i Sverige och kommer ha en betydande roll i detta examensarbete. Ab Infra Polar är ett gemensamt dotterbolag mellan GRK och jordbyggnadsföretaget Ab Tallqvist Oy från Karleby. År 2014 expanderade GRK verksamheten till Estland i form av ett annat dotterbolag vid namn GRK Infra As. (Graniittirakennus Kallio Oy)

1.2 Syfte och avgränsningar

Syftet med examensarbetet är att studera och beskriva utstationeringsförfaranden, processen för en utlandsetablering samt få bekräftat vilka dokument, tillstånd och kompetenskrav som krävs av finska företag som verkar på den svenska jordbyggnadsmarknaden. Resultatet av forskningen kommer sammanställas till en manual som förenklat ska vägleda entreprenören genom hela internationaliseringsprocessen.

Eftersom möjligheterna för tillväxt hos företag på den svenska jordbyggnadsmarknaden kommer att öka under de närmaste åren är det av stort intresse för GRK att utveckla och stärka Ab Infra Polars ställning på marknaden.

Processen för ett företags internationalisering och utstationeringsförfarande av underentreprenörer omfattar ett brett område. Detta examensarbete är koncentrerat och begränsat till rådande lagstiftning, aktuella bestämmelser samt analys av hur situationen kommer att utvecklas inom nära framtid.

1.3 Problemformulering

Inledningsvis kan det konstateras att finska företag redan under en lång tid har etablerat sig på marknader utomlands. Internationaliseringsprocessen har för många företag varit lyckad samtidigt som andra företag misslyckats. En utmaning med detta examensarbete

har i första hand varit att identifiera vilka områden som ska beröras, för att därpå konkret fastställa avgränsningarna.

Lagar och förordningar uppdateras konstant och viktigt har varit att inte vilseledas av föråldrade dokument. Det råder vissa skillnader mellan den finska- och svenska lagstiftningen vilket är betydelsefullt att få bekräftat.

Ett företag eller en entreprenör kan internationaliseras respektive utstationeras på flera olika sätt.

1. Företaget grundar ett dotterbolag på den utländska marknaden
2. Företaget etablerar sig via ett *Joint venture* eller *konsortium*
3. Entreprenören utstationeras med egen arbetsmaskin
4. Entreprenören utstationeras utan egen arbetsmaskin

Beroende på internationaliseringsalternativ, berörs man av olika lagar och förordningar som sedan bör kunna tillämpas.

1.4 Metodintroduktion

För att få en bättre överblick av ämnesområdet i startskedet av examensarbetet studerades primärt lagtexter från statliga myndigheters databaser såsom, Finlex och Sveriges Riksdag. Efter att information på allmän nivå erhållits fortsatte forskningen med riktning mot en mer konkret och områdesspecifik nivå främst via branschmyndigheters och övriga instansers webbsidor.

Det krävs både teoretisk och praktisk kunskap för att fullfölja detta examensarbete. För att bättre kunna avgränsa forskningen av det praktiska området ordnades intervjuer och diskussionsmöten med expertpersoner inom branschen.

1.5 Målsättning

Erhållen väsentlig information ska sammanställas till en manual eller handbok som på ett förenklat sätt beskriver företagens tillvägagångssätt oberoende etablerings- eller utstationeringsalternativ. Det är av stor betydelse att kunna bekräfta och sedan jämföra skillnader som råder mellan finsk- och svensk lagstiftning.

Eftersom potential för tillväxt de närmaste åren på den svenska jordbyggnadsmarknaden är stor, ligger det i GRK:s framtidsplaner att utveckla och stärka dotterbolaget Ab Infra Polars ställning. Via grundlig forskning och ändamålsenlig kunskap inom ämnet ska det bli lättare för företaget att bidra med arbetskraft från Finland.

2. Internationalisering

I detta kapitel redogörs noggrannare vad en internationalisering innebär för ett mindre företag, varför det blivit mer allmänt med utlandsetableringar, utmaningar och hinder vid utlandshandel samt Sverige som utstationeringsstat där det framkommer skillnader i det praktiska arbetet. Kapitlet avgränsas från internationaliserings- och finansieringsstöd samt de organisationer som erbjuder sådana tjänster till exempel Finsve, Finnvera, Tekes och Finpro.

För att bli mera konkurrenskraftig på marknaden siktar många små- och medelstora infraföretag i norra Finland in sig på södra Finland, men allt oftare också mot norra Sverige och norra Norge. (Ginström 2015)

2.1 Drivande faktorer till internationalisering av företag

Anledningar till ett företags utlandsexpandering kan vara en utländsk beställning eller en utländsk samarbetsförfrågan. En frågeställning som ofta uppstår är ifall företagets kunskaper gällande arbete utomlands är tillräckligt ändamålsenliga för att omedelbart kunna utnyttja möjligheten? Om riskerna är små ökar möjligheten att försöka sig på internationell verksamhet. Viktigt att notera är att ju mindre ändamålsenlig kunskap företaget innehar, desto större risker medför verksamheten. (Äijö 2008, 25)

Det råder många skäl till internationalisering hos ett företag. Ofta grupperas motiven till *push-* och *pullfaktorer*. Push-faktorerna innebär svårigheter på den inhemska marknaden som tvingar företagen att leta efter nya marknader där möjligheterna är bättre. Pull-faktorerna innebär attraktivare och bättre möjligheter på marknader utomlands, även för framgångsrika företag. (Äijö 2008, 38)

Konkurrensen om infra-entreprenaderna är väldigt hård och företagen tvingas tänka om och sikta in sig på nya marknader. (Ginström 2015)

Allt vanligare har blivit att investeringsföretag köper upp mindre företag för att erhålla större kapacitet och finansiella resurser. Eftersom konkurrensen i jordbyggnadsbranschen är hård är det inte alltid lätt för små- och medelstora företag att hålla jämna steg med större aktörer på marknaden.

Nedan nämns några företagsfusioner som skett i Finland de senaste åren:

- I januari 2016 grundade investeringsbolaget Sentic Partners, infrabyggnadskoncernen Sentikaivu, som består av nyligen uppköpta *Kanta-Kaivu*, Cendigo och *Kallionporaus Arto Soininen* som idag tillsammans omsätter ca 20 M€ och förväntas inom de närmaste åren öka sin omsättning till 50 M€.
- I april 2015 grundade investeringsföretaget Intera Partners jordbyggnadskoncernen Kreate som en del av organisationen. Kreate består av *Insinööritoimisto Seppo Rantala*, *Fin-Seula* och *Kesälahden Maansiirto*.
- I maj 2014 köpte investeringsbolaget Ahlström Capital det då statligt ägda bolaget Destia vars omsättning var över 400 M€. (Sinervä 2016)

Hos de operativa expansionsområdena lockar banprojekt, brobyggen, kärnkraftbyggen, grävningsarbeten, renovering av vattenförsörjning och business inom återvinning. Högst tillväxtpotential finns det inom underhåll och brobyggen. (Ginström 2015)

Eftersom konkurrensen vid anbudsförfarande av en jordbyggnadsentreprenad är så hård, tvingas kapitalinvesterarare noggrant följa upp graden av lönsamhet för en entreprenad. Ett brett kunnande inom infrabyggnad anses i dagens läge mycket viktigt, vilket resulterat i att företagssammanslagningar på senare tid blivit mer allmänt. (Sinervä 2016)

För att få en bättre uppfattning om den existerande konkurrensen inom infrabranschen undersöktes de största finska jordbyggnadsföretagens rörelsevinster. Resultatet visar att medeltalet av rörelsevinster är $\sim 1,6\%$, vilket är mycket lågt och styrker ytterligare det svåra läget på marknaden. Information om företagens rörelsevinster är tagen från *Finder Företagsuppgifter*.

2.2 Internationaliseringens utmaningar och hinder

Handelshinder är föreskrifter och myndighetsåtgärder som försvårar företagets verksamhet vid export- eller importhandel med varor eller tjänster. Dessa hinder kan medföra stora svårigheter för entreprenörer att utöva företagsverksamhet. Bedömning av handelshinder samt man undviker dessa kräver extra tid och besvär, vilket ökar kostnaderna. I källan till detta stycke redogörs vilka faktorer som idag uppfattas som handelshinder. (TEM 2016c)

Problem som uppfattas är den svenska lagstiftningen, miljöskyddet, mentaliteten och arbetsmetoderna vilka kan fördröja arbetet och öka kostnaderna. Dessa problem kan undvikas genom att exempelvis köpa sig ett lokalt fungerande företag i Sverige eller Norge. Har man tur kan man även hitta en person med god lokalkännedom som kan bidra med hjälp i startskedet. (Ginström 2015)

2.2.1 Inverkningsgraden av handelshinder

På basis av resultatet från en företagsenkät som gjordes sommaren 2002, anser finska tjänsteföretag förfarandet av offentliga upphandlingar inom EU som ett centralt handelshinder. I företagsenkäten deltog företag från bland annat den tekniska planeringsbranschen, IT-tjänsteföretag, företagskonsultbyråer samt byggnadsföretag.

Det bör uppmärksammas att källan är från början av 2000-talet och kan anses vara föråldrad men att det dock inte har hittats en uppdaterad version av motsvarande undersökning. Det antas att betydelsegraden från tabellen inte nödvändigtvis stämmer överens med de svar som i dagens läge skulle erhållas från motsvarande undersökning. Givna handelshinder i nedanstående tabell motsvarar i hög grad dagens handelshinder.

Tabell 1. Handelshindrens inverkningsgrad av verksamheten för byggföretag och övriga tjänsteföretag inom internationell handel.

(Skala: 5 = helt avgörande, 4 = stor betydelse, 3 = viss betydelse, 2 = liten betydelse, 1 = ingen betydelse)			
Värden med fet text: Min. 3,5 (inom parentes, upplevda hinder inom EU)			
	Tekniska tjänster	Lednings- rådgivning	Uppförande av byggnad
Kunders betalningsproblem, korruption, kriminalitet samt övriga skillnader från affärsmetoder.	3,8	4	4,3
Skattelagstiftning och betalningar, som försvårar verksamheten och diskriminerar utländska företag.	3,6	3,6	3,3
Svårigheter i hemtagning av vinster och investerat kapital, betalningsförelägganden	3,6	3	3,4
Offentliga upphandlingens spelregler, gynnandet av lokala företag, stora utgifter vid anbudsförfarandet	3,6 (3,0)	3,4	3,6 (3,0)
Utländska tjänsteleverantörer diskrimineras av bl.a. nationella test- och certifieringskrav	3,4	2,6	3,6
Förordningar som försvårar påbörjandet av verksamhet. Strikta krav på bl.a. ägande, ekonomi och administration	3,2	3,1	3,1
Standarder och tekniska bestämmelser, som avviker från allmänna godkända krav vid internationell handel	3,1	2,4	3,1 (3,0)
Bestämmelser gällande underleverantörer och outsourcing av företagsverksamhet, krav på användandet av lokala företag	3	2,6	2,9
Tjänsteleverantörers mottagande av offentliga subventioner och monopol i den privata sektorn	2,9	2,9 (3,0)	3
Investeringsbegränsningar, skyddandet av vissa industrier från utländskt ägande	2,8	2,6	3,3
(Lith 2002)			

2.3 Val av operationsalternativ

Inledningsvis bör man utföra analyser över intressanta marknader och deras utveckling samt en bedömning av företagets förutsättningar att lyckas. Väsentlig information om marknaden kan finnas tillgänglig i form av statistiska publikationer, marknadsrapporter och specialartiklar i tidningar. Övrig information för det mer specifika marknadsområdet

kan till exempel erhållas via intervjuer med expertpersoner inom branschen eller från olika distributionskanaler. (Engdahl 2006, 90, 97)

För små- och medelstora företag är de naturligaste tillvägagångssätten för en utlandsexpandering antingen grundandet av ett dotterbolag via ett samarbete med en aktör på den utländska marknaden vilket vanligtvis kallas för *joint venture*. (Äijö 2008, 112-113)

Alternativa etableringsprocesser av dotterbolag kan vara bolagsbildning, köp av tidigare representant eller köp av annat lämpligt bolag. Vid etablering och registrering av ett nytt bolag ges total befogenhet till uppförande av en ändamålsenlig organisation. Handlingsförfarande till bolagsbildningen sker vanligen relativt snabbt. Däremot är rekryterings- och anställningsprocessen samt anskaffandet av kontakter och utrustning det mest tidskrävande för att kunna skapa en stabilt operativ organisation. I många fall dröjer det några år innan ett dotterbolag har nått nollresultat. Orsaken är ofta brist på kapital vilket komplicerar nyetablerade företags avancemang att bygga upp och stärka förtroendet hos kunder och leverantörer. Ovanstående problem kan eventuellt undvikas genom att alternativt förvärva ett företag med fungerande affärsverksamhet på den eftersträlvade marknaden som kan möjliggöra tillgång till det förvärvda företags kontaktnätverk samt god marknadskunskap vilket underlättar själva etableringsprocessen. (Engdahl 2006, 279-282)

För att kunna stärka positionen och öka verksamhetsvolymen på marknaden kan företag sammansluta sig och bilda ett samriskföretag. Denna sammanslutning kallas vanligtvis *joint venture*, som kan definieras som en grundad, separat, juridisk enhet. *Joint venture* kan intressera internationella entreprenörer eftersom det möjliggör utnyttjandet av specialkompetens och distributionskanaler hos en lokal samarbetspartner. Det är viktigt att välja en lokal partner som kan bidra med sådan expertis som exportföretaget inte själva innehar. (Äijö 2008, 167; Ghauri & Cateora 2014, 222; Engdahl 2006, 308)

Övriga sammanslutningsalternativ som används speciellt för förverkligandet av enskilda, stora och riskfyllda byggnadsprojekt är ett *konsortium* (finska: *työyhteenliittymä*). Ett konsortium innebär generellt ett tillfälligt kontraktbaserat samarbete mellan flera

aktörer som bildas för att erhålla starkare administrativa och finansiella resurser, ökad mängd specialkompetens samt reducering av riskerna som projektet medför. (Äijö 2008, 205; Ghauri & Cateora 2014, 222)

2.4 Sverige som utstationeringsdestination

I rapporten *Affärslandskapet 2020* som utfärdades våren 2015, har det internationella konsult- och analysföretaget Kairos Future på uppdrag av Maskinentreprenörerna (ME) gjort en framtidsanalys av affärslandskapet för maskinentreprenörsföretag mot år 2020. Ett aktuellt område som studerats i rapporten är *ökade krav på hållbarhet blir nya baskrav*. (Kairos Future 2015)

Speciellt vid en internationell verksamhetsexpandering är det av stor betydelse att företagen har en klar uppfattning om vad framgången grundar sig på. För upprätthållande av konkurrenskraften krävs att företagen erbjuder kunderna tjänster som skiljer sig från övriga konkurrenters tjänster. Genom att konstant erbjuda sina kunder nyskapande, unika och högkvalitativa tjänster, uppnår företagen sina mål samtidigt som kunderna hålls nöjda. Vill inte kunden betala det begärda priset innebär det att värdet på den föreliggande tjänsten inte är tillräcklig för kunden. En naturlig lösning på problemet är att värdet bör höjas. Framgång är inte en följd av lyckad marknadsföring, utan en konkurrenskraftig kombination av kvalitet och pris. (Äijö 2008, 56-57; Leppänen 2009, 57, 119, 140)

Som ett resultat av globaliseringen och internationaliseringen är ökad konkurrens ett faktum inom många branscher. Eftersom professionell arbetskraft visat sig vara en bristvara på marknaden speciellt i norra Sverige, kan det öppna nya möjligheter för finska företag. Bland infraföretagen i norra Finland är två tredjedelar intresserade av att expandera sin verksamhet över gränsen samtidigt som det bör poängteras att internationaliseringsprocessen är omfattande och kräver både tid och resurser. (Kairos Future 2015)

En faktor som ofta försvårar eller till och med sätter stopp för utländsk arbetspersonal är bristfälliga kunskaper inom det svenska språket. Det anses viktigt att kunna

kommunicera med andra involverade personer, vilket gör svenskan till en central roll och är något som också beställaren kräver för att kunna utföra arbete. En övrig betydande faktor är kännedom om svenska lagar och förordningar vilket ytterligare försvårar utgångsläget för utländska aktörer att etablera sig. Detta gäller i synnerhet byggsektorn där regelverken inte är harmoniserade enligt någon EU-standard. Sverige har som de flesta länder i EU sina egna regelverk. (Kairos Future 2015, Ginström 2015)

2.4.1 Arbetsmöjligheter i norra Sverige

Kiruna kommun och Malmberget som är en del av Gällivare kommun och ligger i norra Sverige och ska flyttas bort från mineralkoncernen LKAB:s (Luossavaara-Kiirunavaara AB) järnmalmshuvudgruva, eftersom utvinningen av gruvan kommer att expandera rakt under staden. Intresset av deltagandet i stadsförflyttningen är stort bland företag i norra Finland. Uleåborg stads affärsverk BusinessOulu har länge kämpat för ett samarbete med olika aktörer, så att entreprenaderna i Sverige också skulle medföra arbete till norra Finland. Enligt BusinessOulus expert Jukka Olli, är arbetsmöjligheterna stora inom gruv- och jordbyggnadsindustrin. (Rautiainen 2016)

Nya bostadsområden planeras till den nya stadskärnan och totalt finns det ett behov av ca 4 000 nya bostäder. LKAB:s miljardinvestering ska trygga gruvdriften fram till 2030-2035. (Zakrisson & Aaro 2014)

2.4.2 Arbetsmöjligheter i övriga Sverige

Det satsas stort på höghastighetståg i Sverige, vilket innebär en utbyggnad av järnvägsnätet. Totalinvesteringen är enligt nya analyser beräknad att landa på 256 miljarder svenska kronor, vilket är nästan 90 miljarder kronor dyrare än ursprungliga beräkningar. Höghastighetstågen förväntas resultera i ökat bostadsbyggande, högre miljövinter samt en minskad belastning av den nuvarande stambanan. (Björklund 2015)

Den planerade höghastighetsbanan omfattar länken Stockholm – Jönköping där banan vid Jönköping delar sig med en gren till Göteborg och en till Malmö. Arbetet beräknas vara klart år 2035.

Nedan redogörs för de mest omfattande väg- och banprojekten i södra- och mellersta Sverige:

E4 Förbifart Stockholm

- 21 km ny väg varav 18 km tunnel
- Byggtid: ca 10 år
- Kostnad: 28 miljarder kronor (budget enligt 2009 års prisnivå)

Västlänken

- En järnväg för pendel- och regiontåg i tunnel under centrala Göteborg samt tre nya stationer under mark
- Byggstart: 2017/2018 och Trafikstart 2026
- Kostnad: 20 miljarder kronor (2009 års prisnivå)

Projekt Ostlänken

- Ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg Järna – Linköping för tåg upp till 320 km/h
- Klar för trafik 2028
- Kostnad: 55 miljarder kronor (prognos enligt 2015 års prisnivå)

Göteborg – Borås

- 60 km dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Västsveriges två största städer
- Byggstart: 2020
- Kostnad: 33 miljarder kronor (prognos enligt 2015 års prisnivå)
(Trafikverket 2016)

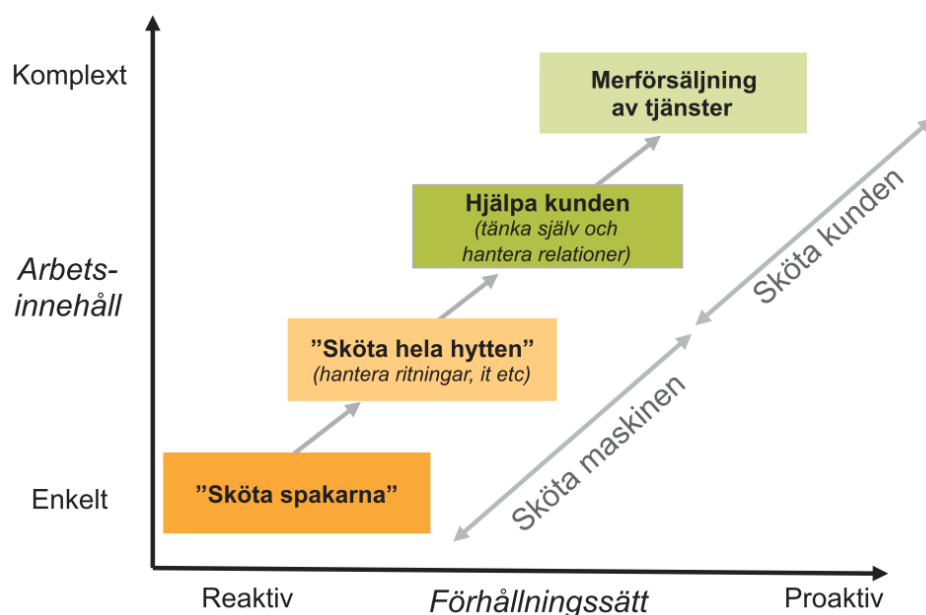
2.4.3 Svensk arbetspersonal

Inställningen som svenskarna har till organisationsverksamheten är systematisk. Med hjälp av struktur och praxis strävas det att minimera osäkerhet och behovet av improvisation. En systematisk inställning till organisationen utesluter ändå inte flexibilitet inom kommandokedjorna eller kommunikationskanalerna. Arbetsledaren förväntar sig initiativtagande av den anställde samt att denne känner till sitt arbete bättre än någon annan och som samtidigt strävar att uppnå ett så gott slutresultat som

möjligt. Det förväntas inte att förmannen ska ge svar på problem som den anställda bemöter. (Mole 2004, 123)

I samma takt som kundkraven ökar, ökar även kraven på den praktiska kompetensen hos arbetspersonalen. I dagens läge blir det svårt att klara sig med endast grundkunskap, utan man bör även kunna leva upp till högre baskrav såsom hållbarhet och miljömässig hantering av tjänsterna. En förenklad visualisering av ökade kundkrav visas i *Figur 1*. Det krävs med andra ord personal som självständigt kan ta ansvar och kunna hantera mer än vad själva praktiska arbetet innebär. I samband med den tekniska utvecklingen ökar kraven på servicegrad, lösningsfokus och kundbemötande, vilket höjer kompetenskraven hos maskinentreprenörerna och deras personal. (Kairos Future 2015)

Det räcker inte längre att simpelt kunna "jobba på timme" när kraven på servicegraden ökar. Det handlar om att kunna skapa en helhetsbild av arbetet och uppgifterna som ökar förmågan att lösa en funktion. Det krävs att arbetspersonalen själva förstår vad som skapar mervärde för kunden och vara beredda att ta eget ansvar för att kunna säkerställa detta. (Kairos Future 2015)



Figur 1. Arbetsinnehållet förändras från enkelt till komplext vilket också kräver kompetens och ett proaktivt förhållningssätt hos maskinföraren. (Kairos Future 2015)

2.5 Gemensamma miljökrav för entreprenader

Klimatförändringarna som orsakats av koldioxidutsläpp har blivit den starkaste drivkraften till ökade miljökrav och strängare lagstiftning inom hållbarhet och energianvändning. En målsättning inom den svenska klimatpolitiken är att Sverige år 2030 skall ha en fordonsflotta som är oberoende fossil energi. Regeringens utredare bedömer att koldioxidutsläppen i bästa fall skulle kunna minskas med 90 procent från år 2010 till 2030 om samtliga förslagen kan utnyttjas till fullo. Det förväntas också att fordonen inom transportsektorn ska köras på tio procent förnybar energi, vilket dock inte gäller för flyg-, tåg- eller sjöfartstrafik. (Kairos Future 2015)

Tack vare de senaste utsläppsgränserna, Euro 6 i Europa (lätta motorfordon) som i stort sett har eliminerat partiklar och kväveoxider, förväntas nästa utsläppsgräns (Euro 7) gälla koldioxidutsläpp, det vill säga förbränning av fossila bränslen. Miljö- och klimatkrav i framtiden förväntas innebära redovisningar av huvudsakliga klimatpåverkande aktiviteter i entreprenaden samt hur stora koldioxidutsläpp de ger upphov till. (Kairos Future 2015)

2.5.1 Miljökrav för arbetsfordon

I Trafikverkets rapport *Generella miljökrav vid entreprenadupphandling* från år 2012 ges riktlinjer för hur miljökraven ska uppföljas i framtiden. Det mest relevanta innehållet i rapporten berör utsläppskrav för arbetsfordon, vilka är *Grundkrav 2014* som gäller i intervallet (1.1.2014 – 31.12.2016) och *Grundkrav 2017* som gäller från och med 1.1.2017. Det finns även *Skärpta krav i känsliga områden* för respektive grundkrav som innehåller ytterligare begränsningar för olika typer av fordon.

Lätta fordon (totalvikt under 3,5 ton)

Grundkrav:

- Personbilar med högre emission av CO₂ än 200g/km ska inte användas.
- Lätta lastbilar med högre emission av CO₂ än 250g/km ska inte användas.
- Lätta fordon äldre än 8 år ska inte användas.

Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton)

Grundkrav:

- Tunga fordon ska uppfylla Euro IV. Senare Euro – krav är också tillåtna

Skärpta krav i känsliga områden

- Tunga fordon ska uppfylla Euro V. Senare Euro – krav också tillåtna.

Arbetsmaskiner

Grundkrav:

- Arbetsmaskiners motorer som omfattas av EU:s regelverk ska uppfylla Steg II. Senare Steg – krav också tillåtna
- Arbetsmaskiners motorer som inte omfattas av EU:s regelverk får vara högst 10 år gamla.

Skärpta krav i känsliga områden

- Dieseldrivna arbetsmaskiners motorer som omfattas av EU:s regelverk ska uppfylla Steg IIIA. Senare Steg – krav är också tillåtna.
- Bensindrivna arbetsmaskiners motorer som omfattas av EU:s regelverk ska uppfylla Steg II. Senare Steg – krav också tillåtna.
- Arbetsmaskiners motorer som inte omfattas av EU:s regelverk får vara högst 6 år gamla.

(Gemensamma miljökrav 2016)

2.6 Konklusion

Arbetsmöjligheterna är goda inom jordbyggnad i Sverige som satsar stort på höghastighetsjärnvägar i de södra- och mellersta delarna av landet, medan LKAB:s investeringar i Kiruna och Gällivare är mycket omfattande. Många finska företag är intresserade av utlandsarbete, speciellt i norra Sverige. De företag som ämnar arbeta i utlandet bör vilka bestämmelser och miljökrav som berör arbetsmaskiner, arbetstagares utstationeringsprocess samt företagets utlandsetablering ska framskrida korrekt.

3. Styrande lagstiftning

I detta kapitel ligger offentliga upphandlingar och speciellt de uppdaterade kraven för offentliga upphandlingar i huvudfokus. Europeiska kommissionen har utfärdat nya föreskrifter som varje EU-land bör tillämpa och anpassa enligt egen inrikesmarknad. På grund av att beredandet av upphandlingslagens totalreform i Sverige har dröjt längre än beräknat och inte finns tillgänglig, hänvisas de nya kraven vid offentlig upphandling till den rapport som i Finland klargjordes i maj 2015.

3.1 Europa 2020

Europeiska Kommissionen har utfärdat en strategi, *Europa 2020*, som är EU:s tioårsstrategi för tillväxt. Strategin ska råda bot på bristerna i vår tillväxtmodell och skapa rätta förutsättningar för en bättre tillväxt. (Europeiska kommissionen 2014)

Innehållet i Europa 2020-strategin föreslår tre prioriteringar som förstärker varandra:

- Smart tillväxt – utveckla en ekonomi baserad på kunskap och innovation.
- Hållbar tillväxt – främja en resurseffektivare, grönare och konkurrenskraftigare ekonomi.
- Tillväxt för alla – stimulera en ekonomi med högre sysselsättning och med social territoriell sammanhållning.

(Europeiska kommissionen 2010)

3.1.1 Ett resurseffektivt Europa

Ändamålet är att stödja övergången till en resurseffektiv och koldioxidsnål ekonomi som använder alla resurser effektivt. Syftet är att koppla isär den ekonomiska tillväxten från resursanvändningen, minska koldioxidutsläppen, öka konkurrenskraften samt främja större energieffektivitet.

På nationell nivå innebär detta att kunna utveckla smart, uppgraderad och sammankopplad transport- och energinfrastruktur och använda informations- och kommunikationsteknik fullt ut.

3.1.2 Industripolitik för en globaliserad tid

Det eftersträvas att förbättra företagsklimatet, särskilt för små och medelstora företag. En förbättring skulle innebära en minskning av kostnader för handel i Europa, främja kluster och öka finansieringstillgången samt att underlätta de mindre företagens internationalisering.

På nationell nivå innebär det att kunna förbättra företagsklimatet för innovativa små- och medelstora företag. Man bör reducera företagens administrativa börda och förbättra företagslagstiftningens kvalitet samt ha ett nära samarbete med aktörer inom olika sektorer. Detta för att bättre kunna identifiera gemensamma problem och utarbeta en gemensam analys för bibehållandet av en stark industri- och kunskapsbas. (Europeiska kommissionen 2010)

3.2 Offentlig upphandling

Innehållet i *Lagen om offentlig upphandling* berör bland annat upphandlingsförfaranden, tröskelvärden, byggkoncessioner och projekttävlingar på tjänsteområdet. Lagens tillämpningsområde gäller för offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster samt byggkoncessioner, men gäller även när upphandlande myndigheter anordnar projekttävlingar. Huvudsakliga principer för offentlig upphandling är att upphandlande myndigheter bör genomföra upphandlingen öppet och samtidigt behandla alla deltagande leverantörer likvärdigt och på ett icke-diskriminerande sätt. (LOU 2007:1091)

I Finland styrs förfaranden av offentliga upphandlingar enligt lagstiftning (348/2007) där de konkurrerande aktörerna till upphandlingen bör agera enligt lagstiftningens direktiv. Regleringar i upphandlingslagen styrs av givna direktiv från EU:s inre marknadspolitik samt dess mål att förstärka den inre marknaden. Vid offentliga upphandlingar bör samtliga konkurrerande enheter välja ett till upphandlingen anpassat och lagenligt förfaringssätt. En inverkan på valet av förfaringssätt vid offentliga upphandlingar är ifall det uppskattade värdet på upphandlingen överskrider givna EU-tröskelvärden eller inte. (Melin 2011, 49)

3.3 Totalreformen av upphandlingslagstiftningen 2016

En arbetsgrupp som fått i uppgift att bereda en rapport för en helhetsreform av upphandlingslagen klargjordes och överlämnades till regeringen i Finland den 13.5.2015. Rapporten innehåller förslag om den nya upphandlingslagstiftningen. Förslaget grundar sig på Europaparlamentets och Europarådets tre upphandlingsdirektiv 2014/23/EU, 2014/24/EU, 2014/25/EU, från december 2011, som godkändes 18.4.2014. Regeringen har sedan dess bearbetat propositionen som förväntas bli inlämnad till riksdagen senast i juni 2016. Den nya upphandlingslagstiftningen uppskattas träda i kraft under slutet av år 2016. (PTCServices Oy 2015; TEM 2016b)

3.3.1 Arbetsgruppens beredning av upphandlingslagstiftningens totalreform

Rapporten *Hankintalain kokonaisuudistuksen valmisteluryhmän mietintö*, som inte finns tillgänglig på svenska, beskriver den uppdaterade upphandlingslagens syfte. Viktiga punkter i rapporten är att användningen av allmänna medel skall bli mera effektiv samt att nyskapande och hållbar upphandling av hög kvalitet skall främjas. Det eftersträvas att företag och andra alliansers möjligheter att erbjuda varor och tjänster ska vara likaberättigade vid anbudsförfarande för offentliga upphandlingar.

Genom att utnyttja existerande konkurrensförhållanden med hänsyn till samhälle och miljö kan deltagande enheter lättare planera sin upphandling så att verkställandet kan ske på ett så kvalitativt, ekonomiskt och systematiskt sätt som möjligt.

Upphandlingen bör genomföras i form av ändamålsenliga helheter. Små- och medelstora företag och övriga allianser ska tillsammans med andra anbudsgivare bedömas likvärdigt vid deltagande av anbudsförfarandet. Vid upphandlingsfall där de nationella tröskelvärdena underskrids ska man noggrant beakta öppenhet och undvika diskriminering med hänsyn till upphandlingens omfattning. (TEMjul 37/2015)

3.3.2 Uppdaterade tröskelvärden 2016

En upphandlings uppskattade värde är det som avgör vilket upphandlingsförfarande som tillämpas. Tröskelvärdena bestämmer om förfarandet tillämpas enligt nationell- eller EU-upphandling. Vid upphandlingar som överskrider givna tröskelvärden bör det annonseras med en anmälan till HILMA som är en elektronisk annonseringskanal av offentliga upphandlingar och upprätthålls av arbets- och näringsministeriet i Finland. Företag kan via HILMA:s webbtjänst i realtid uppfölja planerade och pågående upphandlingar. (HILMA u.å.)

Tabell 2. Nya tröskelvärden som trädde i kraft från och med den 1.1.2016.

Lagen om offentlig upphandling (348/2007)
EU-TRÖSKELVÄRDEN (16 § i UPPHANDLINGSLAGEN)

Typ av upphandling	Tröskelvärde (euro)	
	Statlig centralförvaltningsmyndighet	Övriga upphandlingsmyndigheter
Varu- och tjänsteupphandling	135 000	209 000
Byggentreprenader	5 225 000	5 225 000
Byggkoncessioner	5 225 000	5 225 000
Projekttävlingar	135 000	209 000

Lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster
(349/2007, den s.k. försörjningslagen)
TRÖSKELVÄRDEN (12 § i FÖRSÖRJNINGSLAGEN)

Typ av upphandling	Tröskelvärde (euro)
Varu- och tjänsteupphandling	418 000
Byggentreprenader	5 225 000
Projekttävlingar	418 000

Lag om offentlig försvars- och säkerhetsupphandling 1531/2011
EU-TRÖSKELVÄRDEN (12 § i lagen)

Typ av upphandling	Tröskelvärde (euro)
Varu- och tjänsteupphandling	418 000
Byggentreprenader	5 225 000

(TEM 2016a)

3.3.3 Upphandlingslagen i Sverige

De uppdaterade EU-direktiven om upphandling och koncessioner är bestämda att träda i kraft senast den 18 april 2016. I Sverige blir däremot den nya upphandlingslagstiftningen ordentligt försenad. Den 13 januari 2016 meddelade civilminister Ardalan Shekarabi att hela processen som Lagrådet hanterar dröjer längre än väntat. Innebörden av denna försening är att lagändringen som omfattar lagen om koncessionsupphandling (LUK), lagen om upphandling inom försörjelsesektorn (LUF) samt lagen om offentlig upphandling (LOU) beräknas först kunna träda i kraft i januari 2017. (Söderlund 2016)

Fördröjningen av de nya upphandlingsdirektivens ibruktagande betyder att Sverige riskerar böter av EU-domstolen. Många aktörer har redan ställt in sig på att de nya lagändringarna ska träda i kraft under våren, vilket samtidigt kommer innebära en period av rättsosäkerhet om vad som ska gälla och vilka paragrafer i direktiven som har direkt effekt. (Söderlund 2016)

3.4 Konklusion

Syftet för de nya upphandlingskraven är att öka konkurrenskraften, resursanvändningen och energieffektiviteten, skärpa energianvändningen och miljökraven samt att alla deltagande aktörer vid anbudsförfarande av offentliga ska bedömas likvärdigt.

4. Handel och arbete utomlands

I detta kapitel redogörs social trygghet, eventuell skattefrihet på lön från utlandsarbete samt risker vid utrikeshandel. Företagen bör klargöra tillvägagångssätt vid handel och arbete utomlands. Tillämpningen av lagen beror på utlandsarbetets längd likaså vilka punkter som berör företag och vilka som berör en anställd.

Relevant är att redogöra för vilka myndigheter som ansvarar för utstationerade arbetstagares omfattning av den sociala tryggheten i Finland. Eftersom det kräver initiativtagande från både arbetstagare och arbetsgivare, från enskild person och från företaget anses detta betydelsefullt. Kapitlet avgränsas från processen för handelsavtal och anställningskontrakt.

4.1 Den sociala tryggheten

I Finland är Pensionsskyddscentralen den myndighet som avgör i vilken mån arbetstagaren omfattas av den finländska sociala tryggheten. Arbetstagaren bör kunna styrka att denne omfattas av socialförsäkringen i Finland under tiden utlandsarbetet pågår och bör därför ansöka om ett utstationeringsintyg (A1-intyg, *tidigare E-101*) från Pensionsskyddscentralen. Intyget visar att arbetstagaren fortsättningsvis tillhör hemlandets socialförsäkring under utlandsvistelsen, som gäller ända upp till två år. (FPA 2010, Ditt Europa u.å.)

I sådana fall där arbetstagaren under utstationeringstiden omfattas av den sociala tryggheten i Finland, ska den finska arbetsgivaren betala:

- Arbetspensionsförsäkringsavgift
- Olycksfallsförsäkringsavgift (olycksfall och yrkessjukdomar)
- Arbetslöshetsförsäkringsavgift
- Arbetstagarens grupplivsförsäkringsavgift
- Arbetsgivares socialskyddsavgift. (FPA 2010)

För att omfattas av den sociala tryggheten i Finland under arbete i ett EU/EES-land bör A1-intyget ansökas med en blankett. Det finns två olika blanketter som berör följande parter:

- Arbetstagare eller tjänsteman - Ansökningsblankett ETK 2132
- Företagare – Ansökningsblankett ETK 2143

4.2 Korta utlandsuppdrag (högst 2 år)

Vid utförandet av arbete i ett annat EU-land under en period av högst två år, kan man kategoriseras som utstationerad arbetstagare. Det berör både egenföretagare och anställda som är utsända av arbetsgivaren. Följande utstationeringsregler ska underlätta för arbetstagaren under begränsad period arbeta utomlands:

- Inget arbetstillstånd krävs.
- Kvalifikationerna för arbetet behöver inte erkännas, undantagsvis skriftlig redogörelse.
- Sociala avgifter betalas fortsättningsvis till hemlandet.
- Socialförsäkring är fortsättningsvis i kraft.
- Under arbetet gäller värdlandets regler, vilket innebär att utgifter kan tillkomma för sådant som är kostnadsfritt i hemlandet.

Ifall perioden för arbetet räcker längre än två år, kan det begäras om undantag för att även i fortsättningen tillhöra hemlandets försäkringskassa. Undantagsbegäran bör sedan godkännas av myndigheterna i värdlandet. (Ditt Europa u.å.)

4.3 Sexmånadersregeln och skattefri lön

Ifall den så kallade sexmånadersregeln uppfylls, blir inkomsten skattefri i Finland. Lön som erhållits från utlandsarbete klassas som skattefri inkomst i Finland då:

- utlandsvistelsen är framkallad av arbetet
- arbetet fortlöper oavbrutet i minst sex månader och då arbetstagaren inte vistas i hemlandet (Finland) mer än sex dagar i medeltal per arbetsmånad

- arbetsstaten innehar enligt skatteavtalet beskattningsrätt för den aktuella inkomsten, när Finland och arbetsstaten bundit ett avtal gällande inkomstbeskattningen

Arbetsstaten har enligt skatteavtalen i regel rätt att beskatta löneinkomsten från utfört arbete i arbetsstaten. En undantagsregel som dock förhindrar beskattning i arbetsstaten är när:

- arbetsgivaren inte har sin hemvist i arbetsstaten
- lönen inte belastar ett fast driftställe i arbetsstaten
- arbetsgivaren vistas högst 183 dagar i arbetsstaten under en viss period

I både Sverige och Norge är skatteavtalet bundet till en vistelseperiod av 12 månader i följd. (Vero 2015, Beskattning av utlandsarbete)

(Se Bilaga 9, Lämplighetstest av sexmånadersregeln)

4.3.1 Utlandsarbete kortare än sex månader

Vid fall där utlandsarbetet varar mindre än sex månader beskattas den finska arbetstagarens lön i Finland då denne är anställd av ett finskt företag. Arbetsgivaren verkställer förskottsinnehållning på lönen i Finland enligt skattekortet, betalar avgifter gällande sociala tryggheten samt gör en normal årsanmälan.

Innan ett utlandsarbete i något av de nordiska länderna inleds, krävs det att arbetsgivaren lämnar in en NT1-blankett, som säkerställer förskottsinnehållning i Finland. (Vero 2015, Beskattning av utlandsarbete)

4.3.2 Utlandsarbete längre än sex månader

Utstationerar ett finskt företag en arbetstagare från Finland för en längre period än sex månader kan bestämmelsen om sexmånadersregeln och skattefrihet enligt 77 § i inkomstskattelagen, eventuellt tillämpas på lönen. Förutsättningarna för uppfyllelse av skattefrihet, vilket utesluter förskottsinnehållning, bör noggrant kontrolleras. Vid

tillämpning av sexmånadersregeln ska arbetsgivaren en månad på förhand meddela Skatteverket om detta på en NT2-blankett. (Vero 2015, Beskattning av utlandsarbete)

4.3.3 TREKK-avtalet

Förutom skatteavtalet har en särskild överenskommelse uppgjorts mellan de nordiska länderna som reglerar förskottsuppbörden. I fråga om utlandsarbete i något av de nordiska länderna försäkrar TREKK-avtalet att lönen inte blir förskottsbeskattad i två stater. TREKK-avtalet förutsätter att de tidigare nämnda NT1- och NT2-blanketterna används. (Vero 2015, Beskattning av utlandsarbete)
(Se Bilaga 6 och 7, blankett NT1 och NT2)

4.3.4 Kontrollanmälan

Arbetsgivaren bör anmäla till Skatteförvaltningen i Finland alla löner som under föregående år utbetalats med stöd av sexmånadersregeln, det vill säga den lön som inte innehåller förskottsinnehållning. Detta anmäls med en blankett 5053, som ytterligare ska innehålla en uppföljning över dagar den anställda spenderat i Finland under utstationeringsperioden. (Vero 2015, Beskattning av utlandsarbete)
(Se Bilaga 8, blankett 5053)

4.4 Risker vid utlandshandel

Handel inrikes samt utrikes är till sin natur mycket lika. Faktorer som dock kan uppfattas olika är de risker och den komplexitet som utlandshandel för med sig. Handelsdirektiv i utlandet kan skilja sig från gällande bestämmelser i hemlandet. Situationer där beställaren vill ha en lång betalningstid försvårar verksamheten för entreprenören som kan drabbas av finansieringsproblem. Dessa frågor löses via överenskommelser mellan parterna. (Kananen 2009, 9)

4.4.1 Anbudsrisker

Det krävs noggrann beräkning av priset vid anbud för offentliga upphandlingar, speciellt då utlandsvalutor inkluderas. Ändringar i valutakursen kan orsaka utebliven vinst och inverkar på arbetets lönsamhet. Genom ett avtal om bestämd valutakurs mellan entreprenör och arbetsgivare går detta att undvikas. (Kananen 2009, 10)

4.4.2 Kreditrisker

Kreditrisker hör till all inrikes- och utrikeshandel och eftersträvas att minimeras eftersom det gäller utbetalning av löner. Man bör kunna bedöma betalningsförmågan hos kunden samtidigt som det är komplicerat att hitta kreditinformation. Kreditrisker kan elimineras genom att välja rätt betalningsvillkor, till exempel oåterkallelig remburs eller krävandet av förskottsbetalning. Bedömningen av kundens betalningsförmåga kan bekräftas genom att kunden öppnar en remburs. (Kananen 2009, 12, 19)

4.4.3 Valutarisker

Finska företag anser bedömning av valutarisker som den vanligaste processen vid inrikes- och utrikeshandel där euro-valutan inte fungerat som betalningsmedel. Förändringar av valutakursen kan orsaka förluster eller vinster enligt kursförändringen. Det är alltid fråga om en överenskommelse mellan beställare och leverantör då valet av valutakurs görs. Det går att eliminera valutarisken genom att fakturera arbetet i arbetsstatens valuta. (Kananen 2009, 14; Engdahl 2006, 150)

4.5 Konklusion

Vid utlandsarbete bör arbetstagaren eller företaget ansöka om intyg från Pensionsskyddscentralen som bekräftar att socialförsäkringen i hemlandet pågår under utlandsarbetet. Den utstationerade arbetstagarens arbete kan klassas som skattefri inkomst i Finland om denne tillämpas av sexmånadersregeln vilket är beroende av längden på utlandsarbetet samt antalet spenderade dagar i hemlandet per arbetsmånad och är något som arbetsgivaren konstant bör kontrollera.

5. Arbetssäkerhet och kompetenskrav

I detta kapitel redogörs hur viktigt det är med arbetssäkerhet på arbetsplatserna samt vilka kompetenskrav enskilda arbetstagare bör inneha för att lagenligt kunna utföra arbete på byggtreprenader. För att lättare kunna uppfatta skillnader i lagstiftning har det gjorts en jämförelse mellan finska- och svenska kompetenskrav.

Innehållet i kapitlet berör alla arbetstagare oberoende av arbetsuppgift även om en del av innehållet främst berör yrkesförare och maskinförare som redogörs i kapitel 6. *Bestämmelser gällande förare och maskin.*

5.1 Arbetsolyckor och arbetssäkerhet

Samarbetsinrättningen BCA, Bygginstrins centrala arbetsmiljöråd, sammanställer varje år statistik som omfattar arbetsolyckor och arbetssjukdomar för byggnadsbranschen. Under de senaste åren har statistiken visat att olycksfrekvensen på svenska byggarbetsplatser har minskat. (Samuelsson 2015)

Olyckor inom byggnadsbranschen har under de senaste åren minskat, även om antalet utförda arbetstimmar ökat. Ett gemensamt mål är att olycksfrekvensen inom byggnadsbranschen skulle minimeras till år 2020. Redan har flera företag och byggarbetsplatser bevisat att en olycksfri verksamhet är möjlig. En tidigare uppfattning var att arbetssäkerheten inom byggnadsbranschen i Finland skulle varit sämre än i Sverige och övriga EU-länder. Statistik över olycksfrekvensen visar trots allt att arbetssäkerheten i Finland håller internationell klass. (Rakennusteollisuus Oy u.å.)

5.2 Personkort på byggarbetsplatser

För att minska idkandet av svartarbete och annan ekonomisk brottslighet som existerat inom byggnadsbranschen har lagstiftningen stärkts och resulterat i att alla personer på en byggarbetsplats bör bära ett synligt personkort. Det finns inga formella krav på kortets utformning så länge som kortet uppvisar arbetstagarens namn och foto,

skattenummer, arbetsgivarens namn och anställningsförhållande. (Vero 2012, Veronumero)

5.2.1 ID06

ID06-kortet i Sverige motsvarar det finska personkortet. Det är obligatoriskt för alla som vistas på en ID06-ansluten byggarbetsplats att bära ett personligt ID06-kort. Utvecklingen av ID06-systemet är framskridit snabbt och möjliggör idag ett gemensamt system för hela bygg- och anläggningsbranschen. Från den 1 januari 2016 krävs enligt lag elektronisk personalliggare på de flesta byggarbetsplatser i Sverige. En elektronisk personalliggare är en utrustning som läser av och registrerar individens ID06-kort för att sedan krypterat lagra informationen i ID06-systemet så att Skatteverket kan gå och samla in uppgifterna. (ID06 2015)

5.3 Övriga säkerhetsutbildningar

En hög prioritet är att byggarbetsplatsen ska kännas trygg och säker för personalen, allmänheten och miljön. För att kunna förebygga och garantera detta i så stor grad som möjligt har det stiftats officiella säkerhetsutbildningar för entreprenörer inom industrin.

På byggarbetsplatser i Finland bör man kunna styrka sina säkerhetskompetenser genom att uppvisa ett certifikatskort. De mest allmänna säkerhetskompetenserna är Arbetssäkerhet och Vägskydd 1 & 2. Övriga kompetenser kan krävas enligt arbetsmoment, till exempel Certifikat för heta arbeten, första hjälpen eller vattenarbetskort.

Dessa säkerhetskompetenser är internationella kriterier som arbetstagaren bör uppfylla. Problematiskt har dock varit att utbildningarna och innehållet i dessa kurser inte harmoniserats mellan länderna utan har varit specifika för varje land. Det betyder att en kompetenskurs utförd och godkänd i Finland inte nödvändigtvis är duglig i Sverige. På senare tid har en del kurser blivit harmoniserade men fortfarande är det en aning oklart vilka kurser det rör sig om.

5.3.1 Arbetssäkerhetskort

Utbildningen för arbetssäkerhetskortet är en hållbar utbildning och ett nationellt förfarande, vars mål är att förbättra säkerheten på de gemensamma arbetsplatserna. Säkerheten på arbetsplatsen berättar om verksamhetens kvalitet. I dagens läge krävs arbetssäkerhetskortet i praktiken av alla arbetstagare inom industri- och byggnadssektorn. (Finnoste u.å., Työturvallisuuskorttikoulutus)

SSG Entre är Sveriges motsvarighet till Arbetssäkerhetskort-utbildningen i Finland. Via ett samarbete mellan SSG (Standard Solutions Group) och Arbetarskyddscentralen i Finland, har innehavare av det finska arbetssäkerhetskortet möjlighet att utföra SSG Entre till ett reducerat pris och på samma sätt ger SSG Entre tillträde till flera finska anläggningar. (SSG u.å. b)

I Finland rekommenderas att Entre-kortet godkänns. I samband med handledningen på arbetsplatsen ges information om de finska arbetarskyddslagstiftningarna samt arbetarskyddssamarbetet. (TTK u.å.)

En del företag ställer ytterligare krav på SSG Entre-utbildningen som ger tillträde till deras industriområden. Sådana kompletterande säkerhetsutbildningar kan utföras via en webbutbildning så att entreprenören erhåller kunskap och information innan arbetet påbörjas. (SSG u.å. a)

5.3.2 Vägskyddskort

Trafiken orsakar betydande faror för arbetstagare på vägarbetsplatser samtidigt som arbetet i sin tur orsakar farosituationer för andra trafikanter. Arbete på väg- och gatuområden klassas enligt arbetssäkerhetslagstiftningen som farligt arbete vilket innebär att vägskyddskortet krävs av alla arbetare vid arbete på väg. Man bör kunna identifiera och känna till riskerna i arbetet samt hur effekterna från dessa kan elimineras eller reducera. Vägskydd 1 är grundkursen vid arbete på väg och är ämnad för alla arbetare på vägområden. Vägskydd 2 är en fortsättningskurs för personer som ansvarar för trafik- och arbetssäkerheten på byggarbetsplatser vid vägområden. (SPEK u.å. a)

Säkerhetsutbildningen *Arbete på väg*, är Sveriges motsvarighet till Vägskyddsutbildningen i Finland. Likaså gäller den utbildningen alla som utför arbete på eller vid en vägarbetsplats. Kompetensen *Arbete på väg*, har tre olika nivåer. Utbildningen för grundkompetens – *Arbete på väg* (nivå 1), är gratis och tillgänglig dygnet runt. Utbildningen som kan utföras som en webbaserad utbildning räcker ca 80 minuter och avslutas med ett sluttest. Det är dock inte längre möjligt att själv skriva ut ett intyg på genomförd utbildning från trafikverkets webbplats. Arbetsgivaren bör bekräfta att personalen är kompetent för sina arbetsuppgifter. (Trafikverket 2015a)

Nivå 2 avser förarens kunskapskrav för utrustandet och utmärkandet av service- och arbetsfordon samt alla typer av vägunderhållningsfordon. Man fokuserar sig på hantering av fordonet på vägområden för att uppnå bästa möjliga arbetsmiljö och trafiksäkerhet för sig själv, sina kollegor och övriga medtrafikanter.

Nivå 3 avser kunskapskrav för ansvarspersoner av utmärkandet av markplacerade vägmärken och skyddsanordningar på fasta vägarbetsplatser samt ansvarandet för rörliga och intermittenta arbeten. (Trafikverket 2015b)

Viktigt att tillägga är arbetsgivarens skyldighet att på varje specifik arbetsplats underrätta arbetstagarna om eventuella interna regler, policys och lokala förordningar samt alltid försäkra sig om att personalen är kompetent för det arbete som ämnas utföras. Alla kopior över behövliga dokument bör sedan signeras och arkiveras. (Trafikverket 2015a)

5.3.3 Certifikat för heta arbeten

Arbetsmoment som skapar gnistor samt där det används värme eller öppen låga som kan förorsaka brandrisk, klassificeras som heta arbeten. Sådana arbetsmoment är till exempel svetsning, gasmatning, brännskärning, metallslipning eller användandet av vinkelslip och varmluftspistol. Standarden SFS 5900 Brandsäkerhet för heta arbeten, är rådande föreskrift för heta arbeten.

Heta arbeten för tak- och vattenisolering är arbeten som innefattar torkning av isolerande underlag med het luft eller öppen låga samt upphettandet av bitumen i bitumenkokare.

Vid utförande av arbete på en tillfällig hetarbetsplats i Finland krävs ett giltigt Certifikat för heta arbeten, utfärdat av Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. (SPEK u.å. b)

Från och med 1.1.2016 slås utbildningarna för Heta arbeten & Heta arbeten för tak- och vattenisoleringsbranschen ihop med varandra och bildar en gemensam utbildning samt ett gemensamt certifikatskort. Syftet med reformen av dessa utbildningar är att göra utbildningen mera internationell. Heta arbeten-certifikat utfärdade av SPEK är även giltiga i Sverige, Norge och Danmark samtidigt som Certifikat för Heta arbeten utfärdade av brandskyddsföreningar från de övriga nordiska också duger i Finland.

Ändamålet med reformen är att arbetstagare samt myndigheter som beviljar certifikatet begriper sig på riskerna som heta arbeten kan förorsaka samt att man är kapabel att förverkliga nödvändiga säkerhetsåtgärder från förberedande skede till slutskedet av arbetsmomentet. (SPEK 2015)

5.3.4 ADR

Transporter av farligt gods både inom enskilt land och mellan länder regleras av fördrag färdigställda av internationella organ. Regleringarna uppdateras konstant med avseende på den tekniska utvecklingen och förbättrandet av säkerheten. EU-direktivet – *direktiv 2008:68 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar* är den rådande lagstiftning som följs i berörande ärenden. (Europeiska kommissionen 2013)

Den engelska förkortningen på ADR lyder: European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. (Unece 2015)

Detta innebär att vid transporter av farliga ämnen som överskrider minimigränserna bör föraren inneha körtillstånd.

I Finland tillämpas *Statsrådets förordning (194/2002) om transport av farliga ämnen på väg* samt *401/2011, Statsrådets förordning om kör tillstånd för förare av fordon som transporterar farliga ämnen*, samt *ändringsförordningen (125/2015)*, som innehåller ingående ändringar gällande ämnet.

I Sverige tillämpas *Lagen (2006:263) om transport av farligt gods*, *Förordningen (2006:311) om transport av farligt gods*, som innehåller föreskrifter som ansluter sig till (2006:263) samt *Föreskrifter för väg-, järnväg-, sjö- och lufttransporter av farligt gods*. I punkt 1.1.3.6.3 (*begränsade kvantiteter*) i samlingen av bilagor till förordning (369/2011) redogörs den mängd farligt gods per transportenhet som inte överstiger givna begränsningsvärden. (Kompetensförsörjning u.å.)

(Se Bilaga 10 för tabell 1.1.3.6.3 begränsade kvantiteter)

5.3.5 ADR 1.3

Internationell lagstiftning kräver även att personer, utöver chauffören, som på något sätt är involverade i transport eller hantering av farligt gods bör inneha godkänd relevant utbildning, som i Sverige kallas *ADR 1.3-utbildning*. Utbildningens innehåll består av tre delar och ska även omfatta förordningar om skydd av transporter med farligt gods.

- **Allmän utbildning** – innehåller allmänna villkor och bestämmelser för transport av farligt gods
- **Funktionsspecifik utbildning** – ska beroende av personalens ansvar och arbetsuppgifter ge en detaljerad utbildning om förordningar som reglerar transport av farligt gods.
- **Säkerhetsutbildning** – vars syfte är att utbilda personalen om de risker och faror som farligt gods kan medföra. Utbildningen anpassas utifrån möjliga risker för skador på grund av incidenter vid transport, lastning och lossning av farligt gods. (MSB 2013)

Motsvarande utbildning i Finland heter: *ADR – tiedostava koulutus*. Ett svenskt namn på den finska utbildningen har inte hittats.

Personal vars arbetsuppgifter omfattar lastning och lossning av farligt gods bör ha fått utbildning om förordningar för transport och hantering av sådant gods. Exempelvis bör truckförare, lagerarbetare, speditörer samt kontorspersonal ha fått utbildning, där ADR 1.3-utbildningen anpassas enligt kundens ansvar och arbetsuppgifter. Kursens längd beror på dess omfattning och räcker vanligtvis mellan 4 – 16h. Det rekommenderas att kompetensen uppdateras i samma takt som föreskrifterna som reglerar området uppdateras, vilket är ungefär vartannat år. (Nordisk Farligt Gods Konsult Ab 2015)

Bestämmelserna för transport av farligt gods har även undantag för privatpersoner om godset antingen är förpackat för detaljhandel eller avsett för personligt bruk, hushållsbruk eller för sport och fritid. Transporteras det farliga godset i återfyllningsbara förpackningar och består av brandfarliga vätskor som exempelvis bensin eller diesel, får mängden per behållare inte överstiga 60 liter. Vid transport på väg eller terräng får den totala mängden inte överskrida 240 liter per transportenhet. IBC-behållare fyllda med farligt gods klassas inte som förpackade för detaljhandelsförsäljning. (MSB 2009)

5.4 Konklusion

Upprätthållandet av säkerheten och tryggheten på gemensamma arbetsplatser är av stor prioritet. För att förebygga olyckor krävs det att personalen kan identifiera och känna till riskerna som arbetet medför. Eftersom kompetensutbildningarna än så länge inte är harmoniserade länderna emellan så bör en del utbildningar godkända i Finland kompletteras för att gälla i Sverige. Övervakningen av kravet på ADR 1.3-utbildning är hårdare i Sverige än i Finland, men trots det är andelen aktörer som uppföljer detta krav allt för låg.

6. Bestämmelser gällande förare och maskin

I detta kapitel redogörs kompetenskrav och skyldigheter för yrkesförare och maskinförare samt besiktning av arbetsmaskiner. Eftersom yrkesförarkompetensen är av internationell standard hänvisas innehållet till både finsk- och svensk lagstiftning. Kraven gällande besiktning av arbetsmaskiner och lyftanordningar i Sverige är strikta och därför ett betydelsefullt ämne. Kapitlet berör till stor del innehållet i kapitel 5, där kompetenskraven även gäller för yrkes- och maskinförare men beskriver mera ingående den praktiska tillämpningen.

6.1 Yrkesförarkompetens

Lagstiftningen om yrkeskompetens är avsedd för att förbättra förarnas yrkesmässiga kunskaper samt utförande av arbetsuppgifter och på så sätt öka trafiksäkerheten av olika transporter.

I lagstiftningen för yrkesmässigt framförande av lastbil och buss fordras det att fordonsföraren innehar yrkeskompetens. Yrkeskompetens har varit ett krav inom person- och godstrafik från och med 10.9.2008 respektive 10.9.2009. För yrkesförare vars körkort trätt i kraft tidigare än nämnda datum, har det inte varit obligatoriskt med grundläggande yrkeskompetens. För att i framtiden kunna fortsätta med sådan transportverksamhet som avses i *lagen om yrkeskompetens hos lastbils- och bussförare (273/2007)* bör dock alla yrkesförare inom fem år från dessa datum genomgå en lagstadgad fortbildning. (Trafik u.å.)

Förarnas yrkeskompetens är i kraft i fem år efter erhållandet av den grundläggande yrkeskompetensen och kan förlängas med fem år i taget via fortbildning så länge som förarens körkort är i kraft. Ifall rätten för yrkeskompetensen har utgått, går den att återfås genom deltagande i fortbildning. Kravet på yrkesförarkompetens finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-länder) samt för arbetstagare från andra länder som är anställda av företag som etablerat sig i en EES-stat. (Trafik u.å., YKB Sverige u.å.)

Lagen gäller till exempel inte förare som hanterar ett arbetsfordon vars största tillåtna konstruktiva hastighet är 45 km/h, där användningen av fordonet är ämnad för transport av material eller utrustning som föraren använder i sin yrkesutövning eller då framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. (Lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare 16.3.2007/273)

I Sverige har lastbilsförare som erhållit sitt C- eller CE-körkort före den 10.9.2009 fått dispens, det vill säga undantagstillstånd från yrkesförarkompetensen som innebär att de har sju år på sig att gå den fem dagar långa fortbildningen som lagen kräver, innan den 10.9.2016 då lagen om yrkeskompetens går i kraft. (YKB Sverige u.å.)

Fortbildningen som är av internationell standard omfattar 35 utbildningstimmar vilket innebär fem stycken utbildningsdagar och förnyas med ett intervall av fem år. Längden på varje utbildningstillfälle bör vara minst sju timmar för att fungera som duglig utbildning. Yrkeskompetensen berör i princip alla förare som innehar kör rättigheter för:

- Lastbil av C-, C1-, C1E- eller CE-klass, respektive
- Buss av D1-, D1E- eller DE-klass.

Utbildningar som uppfyller kriterierna för yrkeskompetensen är följande:

- Förutseende körning (obligatorisk)
- Arbetssäkerhetskort-utbildning (Populär)
- Vägskyddskort 1-utbildning (Populär)
- Trucksäkerhetsutbildning (Populär)
- Kurs i första hjälp FHJ 1/EA1
- Livräddande första hjälpen 8h, (Hätä – EA) (Populär)
- Transport av farligt gods – ADR Grundkurs (P)
- Transport av farligt gods – ADR Repetitionskurs (TP)
- Transport av farligt gods – ADR kompletterad repetitionskurs (YT)
- Järnvägssäkerhetsutbildning (Turva)
- Kör- och vilotider, digitala färdskrivaren och säkring av last (CAP/Trafi)
(Alertum u.å.)

6.2 Maskinförarbevis

Det är viktigt att inneha rätt kunskaper vid arbete som maskin- eller kranförare. För att säkerställa att man besitter rätt sorts kunskaper bör man genomföra en utbildning. I Sverige är det TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) som genomför utbildningar och kompetensprov för maskinförare. Efter avslutad utbildning tilldelas den deltagande ett utbildningsintyg eller yrkesbevis. För erhållandet av rätten att fungera som grävmaskinsförare krävs antingen traktorkort eller B-körkort, personen bör vara myndig samt inneha tillräckliga kunskaper. Vid erhållandet av utbildningsbevis eller yrkesbevis utfärdat av TYA ska man bevisa sig ha teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter i arbetsmiljö och säkerhet, grävmaskin och anläggning.

Beroende på mängden förkunskaper och tidigare erfarenheter kan utbildningens längd variera mellan 1-9 veckor. Förare med erfarenhet som underskrider gränsen av 30 månader, erhåller efter genomförd utbildning ett utbildningsintyg som sedan ersätts med ett yrkesbevis då erfarenhetskvoten av 30 månader uppnåtts. Förare med erfarenhet över 30 månader erhåller sitt yrkesbevis efter utförd och godkänd utbildning. (TYA u.å.)

6.3 Maskinbesiktning

För upprätthållande av arbetssäkerheten på arbetsplatsen och samtidigt uppfylla de givna miljödirektiven finns det vägledande föreskrifter utfärdade av Arbetsmiljöverket i Sverige. Föreskrifterna berör besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar. (AFS 2014:16)

Ett organ som utför dessa besiktningar är *SMP Svensk Maskinprovning* som är ett dotterbolag i *SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut*. SMP är ett certifierat kontrollorgan i tredjepartsställning av Typ A (ISO/IEC 17020) med en spetskompetens inom maskinsäkerhet. SMP utför arbeten angående CE-märkning och säkerhetsfrågor av nya såsom gamla maskiner och innehar en sakkunskap inom viktiga miljöfrågor som buller, vibrationer, avgasutsläpp m.m. (SMP u.å. b)

Besiktningspliktiga arbetsmaskiner har en fastställd besiktningsmånad vilket är den månad som maskinen togs i bruk eller installerades för första gången. Perioden för besiktningen av arbetsmaskinen är tidigast 2 månader innan och senast 2 månader efter den fastställda besiktningsmånaden. Besiktningsintervallet för grävmaskiner är 36 månader till den första besiktningen, sedan 24 månader till den andra besiktningen och därefter är intervallet för påföljande besiktningar 12 månader. (SMP u.å. a)

Besiktningsprocessen av tekniska anordningar omfattas av olika typbesiktningar vilka är, första besiktning, montagebesiktning och återkommande besiktning. Vilken typ av besiktning det är fråga om bestäms utifrån kategorin och tidigare besiktningar av den tekniska anordningen. En internationell besiktning är en återkommande besiktning utförd i enlighet med besiktningsregler som är harmoniserade och accepterade i två eller flera länder inom EES.

För att enklare kunna förstå omfattningen av en besiktning, redogörs nedan de viktigaste punkterna i en första besiktning:

- Kontroll av anordningens lämplighet för avsett ändamål.
- Granskning av ritningar, kopplingsscheman, uppgifter om laster, material och ytbehandling.
- Kontroll av att underhåll och fortlöpande tillsyn kan utföras på ett säkert sätt.
- Kontroll av de beräkningar som behövs för att kunna bedöma hållfastheten, stabiliteten och säkerheten i övrigt.
- Kontroll av instruktioner för användning, drift, räddning, fortlöpande tillsyn och underhåll.
- Kontroll av att anordningen överensstämmer med den granskade dokumentationen.
- Kontroll av att anordningen och tillhörande skydd och skyddsanordningar monterats på avsett sätt.
- Funktionskontroll av skyddsanordningar.
- Funktionsprov med provlast

(AFS 2003:6, 15 §)

Enligt ändringar av föreskrifterna ska varje arbetstagare som använder sig av ett besiktningspliktigt arbetsfordon inneha och förvara följande dokumentation:

- Senaste besiktningsintyg.
- Besiktningsintyg från första besiktning om anordningen genomgått sådan.
- Uppgift om vem som har utfärdat försäkran om överensstämmelse när en sådan krävs enligt (AFS 2008:3, 6 §) om maskiner eller motsvarande bestämmelser från något annat land inom EES. (EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, inkl. Finland)
- Uppgift om tidpunkt då anordningen första gången togs i drift.
- De instruktioner för användning, drift och skötsel som är väsentliga.
- I tillämpliga fall montageplan som av kontrollorgan bedömts erbjuda betryggande säkerhet.

Bestämmelserna gäller också den som upplåter eller hyr ut besiktningspliktiga anordningar. Vid fall där senaste besiktningsintyg av en besiktningspliktig anordning inte kan uppvisas tillfaller en sanktionsavgift användaren. (AFS 2014:16, 27 §) (Se Bilaga 11, för internationella besiktningsintervall)

6.4 Konklusion

I Finland är det lag på att alla yrkesförare bör inneha yrkesförarkompetens som innebär 35h utbildning vilket motsvarar 5 stycken utbildningar. Dock behöver en del yrkesförare i Sverige inte kompetensen förrän 10.9.2016 då den nya lagen om yrkesförarkompetens träder i kraft. Maskinförare bör också bevisa att de innehar tillräcklig kunskap inom säkerhet, teori och praktik för att erhålla rätten att arbeta för maskin på en arbetsplats. Arbetsmaskiner och lyftanordningar som är registrerade i annat EU/EES-land bör vara besiktade i enlighet med internationell standard.

7. Hälsa på arbetsplatsen

I detta kapitel behandlas företagshälsovårdens betydelse, centrala hälsorisker för yrkesförare samt hur hälsorisker kan förebyggas. Byggnadsbranschen är ett verksamhetsområde med fysiskt och psykiskt tunga arbetsuppgifter. Hälsoproblem är vanligt förekommande och man strävar konstant att förebygga sjukdom och öka på arbetstagarnas hälsa. Innehållet beskriver läget gällande användandet av företagshälsovård både i Finland och i Sverige samt yrkesförarens hälsa.

7.1 Företagshälsovård

Syftet med företagshälsovård är att kunna skapa, upprätthålla och främja hälsosäkra och sjukdomsfria arbetsplatser för de anställda. Företagshälsovården är en organisation som bidrar till ett fungerande välfärdssamhälle och bör på arbetsgivarens bekostnad ordnas till alla sina arbetstagare. Alla arbetstagare har rätt till företagshälsovård oberoende av anställningsförhållande. Vid samarbete mellan arbetsgivare och den enhet som erbjuder tjänster inom företagshälsovård uppgörs ett skriftligt avtal som innehåller en verksamhetsplan om tjänsternas omfattning. (Lag om företagshälsovård 21.12.2001/1383)

Enligt statistik utfärdad av Arbetsmiljöverket och Statistiska Centralbyrån i Sverige, har ca 65 procent av alla anställda via sin anställning tillgång till företagshälsovård. Användandegraden av företagshälsovård varierar stort beroende på bransch och företagens storlek. Enligt internationell uppfattning har både Finland och Sverige hög anslutningsgrad till företagshälsovården. Anslutningsgraden är aningen högre i Finland eftersom lagstödet till företagshälsovård är starkare. (FHV-delegationen)

Sjukfrånvaro är fortsättningsvis ett bestående problem inom de flesta arbetsmiljöer och resulterar i ytterligare kostnader för företagen. Forskningsstudier visar tydligt att olägenheter förorsakade av till exempel buller, vibrationer, olämpliga arbetsställningar, klimat och belysning inverkar negativt på prestationsförmågan hos arbetstagarna vilket leder till produktivitets- och kvalitetsförlust. (FHV-delegationen)

7.2 Hälsa vid landsvägstransport

Förutom vid körning ökar användning av teknik, hantering av material samt kraven inom kundbetjäning. Bortsett från de ökade effektivitetskraven ansträngs yrkesförare av långa arbetsdagar, ansträngande och påfrestande arbetsställningar samt flera till arbetet hörande risker

Hälsotillståndet och hälsobeteendet hos landsvägsförare skildras av följande olägenheter:

- Förarnas överviktighet, kraftig rökning och bristfällig motion.
- Hjärt- och kärlsjukdomar är högre i medeltal.
- Sömnapné, vilket är andningsuppehåll under sömn, förekommer hos var femte finländsk bussförare och hos var fjärde lastbilsförare. Betydande trötthet under dagen ökar risken för sömnapné med åtta procent hos lastbilsförare vilket är dubbelt större risk än för män i medeltal. Sömnapné har ofta att göra med överviktighet.
- Grunden till trötthet under dagtid är ofta otillräcklig nattsömn. Förekomsten av otillräcklig nattsömn hos förare inom landsvägstransport är trefaldigt jämfört med övriga branscher.
- Fysisk och psykisk stress samt utmattning är vanligt.
- År 2006 var antalet sjukpenningdagar flera än för andra anställda.
- År 1999 uppskattade endast en tredjedel att de skulle orka arbeta inom branschen fram till pensionen.

(Työterveyslaitos 2009)

(Se Bilaga 12 för Centrala hälsorisker och belastningsfaktorer för yrkesförare vid landvägstransport)

7.3 Förebyggande hälsa

För att förebygga hälsoriskerna i arbetet kan man göra som lyftkransföretaget Pekkaniska Oy som erbjuder sina anställda en motionsbonus för utförd motionsaktivitet.

Ända sedan 1989 har arbetsplatsmotionen varit en stark del av företagskulturen. För att tilldelas en bonus kan man genomföra följande aktiviteter:

- Ingen rökning: 170 €/år
- Ingen alkohol: 170 €/år
- Genomförande av officiell idrottstävling: 170 €
 - orientering 25 km, maraton 42 km, rodd 50 km eller cykling 120 km
- Slå verksamhetsledarens rekord i armhävningar: 170 €
- Löpning, minst 5 km: 1 €
- Cyklar till och från jobbet, minst 5 km: 0,25 €/km
- Inga dagar arbetsfrånvaro: 510 €/år
- Sluta röka: 1000 €

Resultatet från en undersökning år 2013 visar att frånvaro på grund av sjukdom per anställd hos Pekkaniska Oy är i medeltal 5 dagar, när medeltalet i Finland är 11 dagar. (Pekkaniska Oy u.å.)

7.4 Konklusion

Arbetsgivaren har ett stort ansvar när det gäller arbetsplatshälsa. Företagshälsovården är en värdefull tillgång så länge den bidrar till upprätthållandet av en god och säker arbetsmiljö. Vid anslutning till företagshälsovården kan företagen lättare bibehålla sin produktivitet och kvalitet. Hälsan hos yrkesförare är enligt statistik sämre än för övriga arbetstagare och orsakas av osunda levnadsvanor såsom rökning och bristfällig motion. Yrkesförarens arbete anses både fysiskt och psykiskt tungt på grund av långa arbetsdagar och påfrestande arbetsställningar. Lyftkransföretaget Pekkaniska Oy främjar sin arbetseffektivitet och arbetshälsa genom att erbjuda sina anställda motionsbonusar för utförd motionsaktivitet.

8. Intervjuer

I detta kapitel redogörs för innehåll och erhållna resultat från de intervju- och diskussionstillfällen med branschfolk som hållits i samband med forskningen till examensarbetet. Ämnen gällande utstationering av entreprenörer och internationalisering av företag har upplevts som intressanta hos de personer som intervjuats, vilket har bidragit till informativa diskussioner och underlättat utvecklingen av detta examensarbete.

8.1 Genomförande av intervjuer

Intervjupersonerna erhöll ett frågeformulär med basfrågor som de hade god tid att tänka över innan intervjutillfället. Strukturen på varje frågeformulär varierade en aning från varandra beroende på vilket ämne som skulle behandlas samt vilken information som söktes.

Intervjuerna inleddes med en introduktion av forskningsämnet och genomgång av frågeformuläret för att sedan övergå till allmän diskussion. Under den allmänna diskussionen utbyttes åsikter och synpunkter som förtydligade problem och möjligheter inom relevanta ämnesområden och var mycket riktgivande.

En sammanfattning av samtliga intervjuer hittas i bilageförteckningen enligt nedanstående numrering:

1. Pertti Heininen, teknisk direktör, Graniittirakennus Kallio Oy
2. Kai Salmi, verksamhetsledare, Infra Österbotten
3. Morgan Rönqvist, regionschef i Norr, Yrkesakademin i Sverige
4. Joakim Svensson, verkställande direktör, Ab Infra Polar
5. Kaj Hemming, verkställande direktör, Bröderna Hemming Ab

8.2 Väsentligt innehåll erhållet från intervjuer

Det finns en specifik betydelse till att intervjuerna genomfördes i denna ordning. Strukturen i detta examensarbete var på förhand uppgjord och det ansågs vara den mest lämpliga lösningen att intervjuerna görs enligt denna ordning.

Intervju med Pertti Heininen, GRK

Inledningsvis gjordes en intervju med GRK eftersom de är direkt berörda av resultatet från detta examensarbete. Resultatet från intervjun möjliggjorde en avgränsning av forskningsområdet som sedan kunde koncentreras till ämnen som ansågs vara av stor betydelse, till exempel kompetenskrav i Sverige och problem vid anbud av svenska offentliga upphandlingar.

Intervju med Kai Salmi, Infra Österbotten

Tillfället gick ut på diskussion om marknadsläget inom jordbyggnadsbranschen i Sverige samt hur små- och medelstora företag drabbas hårt av den höga konkurrensen. Mindre aktörer på marknaden har varken tillräcklig kapacitet eller kunskap för att kunna ge anbud på större offentliga upphandlingar. Ökad konkurrenskraft, skärpta miljökrav och minskad resursanvändning är huvudsakliga mål i den uppdaterade lagen om offentlig upphandling som Sverige förväntas ta i bruk senast i början av år 2017.

Intervju med Morgan Rönnqvist, Yrkesakademin i Sverige

Vid diskussionstillfället försökte man klargöra bakgrunden till att kompetensutbildningarna inte är harmoniserade länderna emellan, vilket komplicerar arbete i utlandet. Övrigt innehåll omfattades av maskinförarbevisets kompetenskrav i Sverige, vilka är *maskinförarbevis*, *arbete på väg* och *ADR 1.3-utbildning*. Det diskuterades även om myndigheterna TYA och BYN, vilka ansvarar och reglerar bestämmelserna inom byggnadsbranschen i Sverige.

Intervju med Joakim Svensson, Ab Infra Polar

Diskussionsämnena vid intervjutillfället omfattade ett mycket brett område, bland annat marknadsläget inom jordbyggnadsbranschen i Sverige, entreprenadskontraktens omfattning samt hur företagen bör anpassa sig till den uppdaterade lagen om offentlig upphandling. Det råder en stor efterfrågan på arbetskraft i norra Sverige vilket kan gynna många finska företag. Angående entreprenadskontrakt varierar dess omfattning beroende på arbetes skala. Det reserverades även tid för diskussion om totalreformen av den nya upphandlingslagen och dess innebörd för små- och medelstora företag.

Intervju med Kaj Hemming, Bröderna Hemming Ab

Från intervjun erhöles praktisk information om etableringsprocessen till den svenska marknaden, där företaget Bröderna Hemming Ab har utfört jordbyggnadsarbeten sedan mitten av 90-talet. Det redogjordes hur företaget gått tillväga för att erhålla alla kompetenskrav samt godkända besiktningar av arbetsmaskiner. Det poängterades även viktighetsgraden att göra väl ifrån sig som utländskt företag. På så sätt visar man tecken på kunnighet och pålitlighet och de svenska aktörerna börjar visa respekt för ditt företag.

8.3 Intervjufrågor

Varje intervjuperson erhöles innan intervjutillfället ett frågeformulär med specifika frågor om de ämnen som skulle behandlas, vilket innebär att strukturen på frågeformulären skiljer sig en aning från varandra. Nedan listas några av de basfrågor som frågeformulären innehöll:

1. Hur ser framtidsvisionen ut för Graniittirakennus Kallio Oy?
2. Vilka faktorer har försvårat utstationeringen vid tidigare tillfällen?
3. Hur fungerar beställaransvaret i Sverige (Tilaajavastuu i Finland)?
4. Räcker det med finska bevis eller bör ytterligare kompetenser och tillstånd införskaffas som är i enlighet med svensk lagstiftning?
5. Vad krävs av en maskinförare som arbetar i Sverige?
6. Vilka förändringar innebär totalreformen av den upphandlingslagen?
7. Hur ser ett vanligt anbudsförfarande av offentliga upphandlingar ut i Sverige?
8. Hurudana entreprenadsavtal skrivs med berörda aktörer?
9. Hur ser företagshälsovården ut i Sverige?

9. Resultatdiskussion och slutledning

I detta examensarbete redogörs för ämnesområden som berör utstationeringsförfaranden, processen för internationalisering av ett företag samt vilka olika dokument, tillstånd och kompetenskrav som krävs av finska företag på den svenska jordbyggnadsmarknaden. Examensarbetet är beställt av jordbyggnadsföretaget Graniittirakennus Kallio Oy och kommer att sammanställas till en instruktionshandbok för tillvägagångssätt vid utstationering av arbetstagare inom jordbyggnadsbranschen till Sverige.

9.1 Internationaliseringen

Arbetsmöjligheterna i Sverige och norra Norge är goda och många finländska företag, speciellt i norra delarna av landet har som avsikt att i framtiden etablera sig i utlandet. För att processen ska lyckas krävs sakkunskap och stora insatser inom företaget. Man bör kontinuerligt ha vetskap om vilka bestämmelser som gäller och vad som eventuellt kommer att ändras i framtiden.

- Konkurrensen och kundkraven inom infrabranschen i de nordiska länderna och man bör kunna erbjuda kunden unika och innovativa produkter och tjänster.
- För att lättare skapa en stadigare ställning på arbetsmarknaden kan ett företag sammansluta sig med ett på marknaden redan verksamt företag.

9.2 Lagstiftningen

Totalreformen av lagen om offentlig upphandling innebär en omfattande förändring av tillvägagångssätt vid offentliga upphandlingar. Smart- och hållbar tillväxt ska främja utveckling, innovation samt en resurseffektivare, grönare och konkurrenskraftigare ekonomi.

- Små- och medelstora företag ska tillsammans med alla övriga deltagande parter behandlas likvärdigt utan risk för diskriminering vid anbudsförfarande av offentliga upphandlingar.

- Upphandlingslagen i Sverige förväntas träda i kraft i januari 2017, samtidigt som Europeiska kommissionen uppmanar EU-länderna att ta i bruk de nya upphandlingsdirektiven i april 2016.

9.3 Utlandsarbete

Vid utlandsarbete bör arbetstagaren eller företaget ansöka om ett A1-intyg från Pensionsskyddscentralen som intygar att den sökande omfattas av sociala tryggheten i Finland under utlandsarbetet. I situationer där utlandsarbetet varar längre än sex månader kan den anställdes lön från utlandsarbete tillämpas enligt sexmånadersregeln och eventuellt klassas som skattefri inkomst i Finland. Arbetsgivaren bör årligen redovisa till Skatteverket i Finland alla löner som utbetalats med stöd av sexmånadersregeln, vilka inte innehåller förskottsinnehållning.

9.4 Kompetenskraven

Striktare övervakning av personalens kompetensbehörighet har varit en insats som bidragit till en minskning av olyckor på arbetsplatsen. Personalen bör utbildas så att de bättre kan identifiera och förebygga riskerna som arbetet medför. Allmänt förekommande kompetenskrav på jordbyggnadsentreprenader i Sverige är SSG-Entre, arbete på väg, ADR 1.3, första hjälpen samt certifikat för heta arbeten. Något som komplicerat uppfattningen om kompetenskraven är att säkerhetsutbildningarna inte är harmoniserade länderna emellan. Som ett praktiskt exempel duger inte Vägskydd 1 på vägarbetsplatser i Sverige, utan kursen måste kompletteras enligt svensk standard.

- Problematiskt då säkerhetskurserna inte är harmoniserade länderna emellan. Detta resulterar i att exempelvis Vägskydd 1, inte duger på vägarbetsplatser i Sverige, och behörigheten bör kompletteras enligt svensk standard.
- ADR 1.3 gäller för all personal som berörs av farligt gods-transporter, där motsvarande utbildning i Finland heter på finska: ADR – tiedostava koulutus. Sådan personal är exempelvis truckförare, lagerarbetare, speditörer och kontorspersonal.

- I Sverige styrs direktiv och bestämmelser gällande ADR 1.3 främst av MSB men även Arbetsmiljöverket har egna förordningar, vilket kan orsaka förvirring. Myndigheternas övervakning av personalens ADR 1.3 behörighet anses bristfällig i både Finland och Sverige.

9.5 Förare och maskin

I Finland är yrkesförarkompetens ett krav för alla yrkesförare av landsvägstransport, medan det i Sverige inte är ett krav före den 10.9.2016. Alla yrkesförare bör ha gått 35 utbildningstimmar vilket motsvarar fem kompetensutbildningar á sju timmar per utbildning. Maskinförarbeviset är ett krav för maskinförare på de flesta jordbyggnadsentreprenader i Sverige. Kompetensen intygar att maskinföraren innehar teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter i arbetsmiljö och säkerhet, grävmaskin och anläggning. Det bör utföras typbesiktningar av alla arbetsmaskiner och lyftkransanordningar, vilka är första besiktning, montagebesiktning eller återkommande besiktning.

- Populäraste utbildningarna för erhållandet av yrkesförarkompetens i Finland är: arbetssäkerhet, vägskydd 1, truckförarutbildning, livräddande första hjälp samt den obligatoriska utbildningen i förutseende körning.
- Arbetsmaskiner i Sverige bör vara besiktade. En internationell besiktning är en återkommande besiktning utförd i enlighet med besiktningsregler som är harmoniserade och accepterade i två eller flera länder inom EES.

9.6 Arbetsplatshälsa

Arbetsgivaren har ett stort ansvar då det kommer till arbetsplatshälsa. Företagshälsovården är en värdefull tillgång i upprätthållandet av en god och säker arbetsmiljö för de anställda samtidigt som företagets produktivitet och kvalitet bevaras. I allmänhet är yrkesförares hälsa sämre än hos övriga arbetstagare, vilket ofta beror på osunda levnadsvanor, långa arbetsdagar och påfrestande arbetsställningar.

9.7 Egna kommentarer

Syftet med examensarbetet var att hitta en tillräcklig mängd väsentlig information för att kunna sammanställa en instruktionshandbok som förenklat beskriver processen och tillvägagångssätten för utstationering av entreprenörer och internationalisering av företag till jordbyggnadsmarknaden i Sverige. Området som behandlades utgjorde en väldigt bred bas som var utmanande att konstant begränsa samtidigt som det var krävande att identifiera de mest centrala problemen. På grund av det breda området var det helt enkelt inte möjligt att till examensarbetet sammanbinda all information som berörde ämnet.

Jag har varit mycket självkritisk vid genomförandet av detta examensarbete och har konstant strävat till att samla ihop den absolut väsentligaste informationen och förbättra innehållets omfattning. I efterhand kan det konstateras att det borde ha reserverats mer tid till planering av strukturen och innehållet, samtidigt som det skulle underlättat för mig att ha läst mera teori om forskningsämnet innan jag började skriva examensarbetet. Jag är nöjd över examensarbetets uppbyggnad och även nöjd över den möjligheten att få diskutera och intervjua sådana personer som haft sakkunskap inom branschen och förmågan att ge tillförlitlig vägledning.

Det blir intressant att se till hur stor grad resultatet från detta examensarbete kommer gynna Graniittirakennus Kallio Oy, eller övriga finska företag, som planerar att etablera sig i utlandet eller utstationera sina arbetstagare. Innehållet i examensarbetet ger ändå en lättbegriplig helhetsuppfattning om marknadsläget och konkurrensen inom jordbyggnadsbranschen i Sverige och Finland. Det bör trots allt nämnas att utstationering och internationalisering är en process som kräver ändamålsenlig kunskap, tålamod och en fullständig satsning av alla involverade för att den ska lyckas.

10. Källförteckning

Tryckta källor

Engdahl, C-A. 2006. Internationell marknadsföring – i ett globalt perspektiv. Fjärde upplagan. Danmark. Narayana Press.

Ghauri, P. & Cateora, P. 2014. International marketing. Fjärde upplagan- McGraw-Hill Education. Berkshire.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos 2010. Hansaprint Oy. Vantaa. Suomen Spedservice Oy.

Kananen, J. 2010. Pk-yritysten kansainvälistyminen. Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print. Jyväskylä

Kananen, J. 2009. Vientikaupan maksuliikenne ja rahoitus. Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print. Tampere

Leppänen, E. 2009. Menesty eriskoistumalla. Saarijärven Offset Oy. Helsinki. Yrityskirjat Oy.

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt – Vienti ja tuonti. 1. Painos. Tammertekniikka / Amk-kustannus Oy.

Mole, J. 2004. Maassa maan tavalla. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu 2004.

Äijö, T. 2008. Kilpailukyky huippukuntoon. Juva. WSOY

Artiklar och rapporter

AFS 2003:6. *Besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar*, Arbetsmiljöverkets författningssamling. Stockholm: Elanders. [Online]
https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/foreskrifter/ursprungs/ursprungs_afs2003_6.pdf [3.2.2016]

AFS 2014:16. *Besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar, ändring från AFS 2003:6*. Arbetsmiljöverkets författningssamling. Stockholm. [Online]
https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/foreskrifter/andringsforeskrift/afs_2014_16.pdf [hämtat: 3.2.2016]

FHV-delegationen. 2011. *Framgångsrik företagshälsovård – möjligheter och metoder*. Statens Offentliga Utredningar. Stockholm: Elanders [Online]
<http://www.regeringen.se/contentassets/0fb1798dd8bd483aac1816e85488f217/framgang-srik-foretagshal-sovard---moj-ligheter-och-metoder-sou-201163> [hämtat: 26.2.2016]

FPA. 2010. *Utsänd utomlands*. Folkpensionsanstalten & Pensionsskyddscentralen. Helsingfors: Edita Prima Ab [Online]
http://www.kela.fi/documents/10180/607921/utsand+utomlands_broschyren2010.pdf/269be263-a1a3-46d0-b77d-994f124a50c6 [hämtat: 6.3.2016]

Gemensamma miljökrav. 2016. *Vägledning till Gemensamma miljökrav för entreprenader*. Reviderad 2016-01-29. Trafikverket. [Online]
http://www.trafikverket.se/contentassets/a158434817464fecb9e217410e5edc0e/vag-ledning_20160129_uppdatering.pdf [hämtat: 2.4.2016]

Ginström, A. 2015. Nyt havitellaan ulkomaille. *Infra-Lehti*, 3/2015, s. 46.

Kairos Future. 2015. *Affärslandskapet 2020 – En framtidsstudie för maskinentreprenörerna, våren 2015*. Kairos Future. Stockholm.

Lag om företagshälsovård 21.12.2001/1383. [Online] [hämtat: 25.2.2016]

Lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare 16.3.2007/273 [Online]
[hämtat: 26.2.2016]

LOU 2007:1091. *Lagen om offentlig upphandling 22.11.2007*, Finansdepartementet UR.
[Online]
https://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/_sfs-2007-1091/#K14 [hämtat: 13.3.2016]

MSB. 2013. *Transport av farligt gods: Väg och järnväg 2013/2014*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Stockholm: Broschyr. [Online]
<https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26565.pdf> [hämtat: 29.1.2016]

Samuelsson, B. 2015. *Arbetskador inom byggindustrin 2014 – bygg- och anläggning – privat sektor*. Byggindustrins Centrala Arbetsmiljöråd Stockholm: Rapport 2015:1

Sinervä, I. 2016. Sijoittajat hakevat voittoja maanrakentamisesta - "Ehkä hieman ihmetyttää". *Kauppalehti*, 22.1.2016, s. 4-5.

TEMjul 37/2015. *Hankintalain kokonaisuudistuksen valmisteluryhmän mietintö*. Työ- ja elinkeinoministeriö. 13.5.2015/37, s. 389-390. Elektronisk publikation. [Online]
https://www.tem.fi/files/42893/TEMjul_37_2015_web_13052015.pdf
[hämtat: 29.1.2016]

Työterveyslaitos. 2009. *Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen*. Työterveyslaitos. Painotalo tt-urex: Publikation [Online]
http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoterveyshuolto/Documents/Maantieliikenteen_tyoterveyshuolto_opas_sisalto.pdf [hämtat: 26.2.2016]

Elektroniska källor

Alertum. (u.å.). *Ammattipätevyys, Kuljettajan ammattipätevyys*. [Online]

<http://www.alertum.fi/ammattipatevyys> [hämtat: 25.2.2016]

Björklund, M. 2015. *Miljardkostnaden för nya höghastighetståg skenar*. Dagens Nyheter.

[Online] <http://www.dn.se/ekonomi/miljardkostnaden-for-nya-hoghastighetstag-skenar-1/> [hämtat: 4.4.2016]

Ditt Europa. (u.å.). *Korta utlandsuppdrag (högst 2 år)*. [Online]

http://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/posted-workers/index_sv.htm [hämtat: 6.3.2016]

Europeiska kommissionen. 2010. *Meddelande från kommissionen, Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla*. [Online]

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:SV:PDF> [hämtat: 29.1.2016]

Europeiska kommissionen. 2013. *Trafiksäkerhet, Farligt gods*. [Online]

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/dangerous_goods/index_sv.htm [hämtat: 9.2.2016]

Europeiska kommissionen. 2014. *Europa 2020 i korthet*. [Online]

http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_sv.htm [hämtat: 29.1.2016]

Finnoste. (u.å.). *Työturvallisuuskorttikoulutus*. [Online]

<http://www.finnoste.fi/suomi/index.php?20> [hämtat: 12.2.2016]

Graniittirakennus Kallio Oy. *Företag*. [Online]

<http://www.grk.fi/sv/foretag/> [hämtat: 4.3.2016]

HILMA, (u.å.). *Första sidan*. Hilma – Julkiset hankinnat. [Online]

<http://www.hankintailmoitukset.fi/sv/> [hämtat: 11.3.2016]

ID06. 2015. *Systemet för ELEKTRONISKA PERSONALLIGGARE I BYGGNADSBRANSCHEN.*

Sveriges Byggindustrier. [Online]

http://www.id06.se/UserFiles/Files/Dokument/ID06_folder_2015.pdf

[hämtat: 17.2.2016]

Kompetensförsörjning Ab. (u.å.). *Utbildningar, ADR + klass 1 och 1.3 utbildningar.*

[Online]

[http://www.kompetensforsorjningab.se/utbildningar/adr--klass-1-och-1.3-](http://www.kompetensforsorjningab.se/utbildningar/adr--klass-1-och-1.3-utbildningar-17278288)

[utbildningar-17278288](http://www.kompetensforsorjningab.se/utbildningar/adr--klass-1-och-1.3-utbildningar-17278288) [hämtat: 9.2.2016]

Largest Companies. *Suurimmat yritykset liikevaihdon mukaan – Suomi. Toimiala: maa- ja vesirakentaminen.* [Online]

[http://www.largestcompanies.fi/toplistat/suomi/suurimmat-yritykset-liikevaihdon-](http://www.largestcompanies.fi/toplistat/suomi/suurimmat-yritykset-liikevaihdon-mukaan-ilman-tytaryhtioita/toimiala/maa-ja-vesirakentaminen)
[mukaan-ilman-tytaryhtioita/toimiala/maa-ja-vesirakentaminen](http://www.largestcompanies.fi/toplistat/suomi/suurimmat-yritykset-liikevaihdon-mukaan-ilman-tytaryhtioita/toimiala/maa-ja-vesirakentaminen) [hämtat: 4.3.2016]

Lith, P. 2002. *Kaupanesteet vaikeuttavat palvelualojen kansainvälistymistä.* Tilastokeskus.

[Online] http://www.stat.fi/tup/tietoaika/tilaajat/ta_12_02_kaupanesteet.html

[hämtat: 1.3.2016]

MSB. 2009. *Privatpersoner ADR.* Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. [Online]

[https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Undantag--](https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Undantag--lattnader/Privatpersoner/)
[lattnader/Privatpersoner/](https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Undantag--lattnader/Privatpersoner/) [hämtat: 11.3.2016]

Nordisk Farligt Gods Konsult Ab. 2015. *ADR-utbildning, ADR 1.3-Utbildning.* [Online]

<http://farligtgodskonsult.se/adr-utbildning/adr-1.3-utbildning/> [hämtat: 3.3.2016]

Pekkaniska Oy. (u.å.). *Tietoa meistä, Kuntobonukset.* [Online]

<http://www.pekkaniska.com/tietoa-meista/kuntobonukset/> [hämtat: 14.3.2016]

PTCServices Oy. 2015. *Hankintalain uudistus.* [Online]

<http://www.ptcs.fi/fi/hankintalain-uudistus> [hämtat: 29.1.2016]

Rakennusteollisuus RT Oy, (u.å.) *Työturvallisuus, Työturvallisuus rakennusalalla, perustietoa*. [Online]

<https://www.rakennusteollisuus.fi/Tietoa-alasta/Tyoturvallisuus/Tyoturvallisuus-rakennusalalla-perustietoa> [hämtat: 12.2.2016]

Rautiainen, R. 2016. *Norrbottenin kaupunkien siirtämisessä olisi töitä pohjoissuomalaisillekin*. Yle Uutiset. [Online]

http://yle.fi/uutiset/norrbottenin_kaupunkien_siirtamisessa_olisi_toita_pohjoissuomalaisillekin/8701491 [hämtat: 2.3.2016]

SMP. (u.å. a). *Besiktning, Mobila maskiner*. Svensk maskinprovning [Online]

<http://smp.nu/sv/Inspection/Services/WorkEnvironment/Mobile/Sidor/default.html> [hämtat: 4.2.2016]

SMP. (u.å. b). *Om SMP*. Svensk maskinprovning [Online]

<http://smp.nu/sv/About/Sidor/default.html> [hämtat: 3.2.2016]

SPEK. 2015. *Tulityökoulutus uudistuu ja kansainvälistyy*. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. [Online]

<http://www.spek.fi/news/Tulityokoulutus-uudistuu-ja-kansainvalistyy-/14833/5fb6687a-a824-4710-8ee6-b8f0e12a10ea> [hämtat: 26.2.2016]

SPEK. (u.å. a). *Tieturva, Tieturva-koulutusohjelma*. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. [Online]

<http://www.spek.fi/Suomeksi/Koulutus/Tieturva> [hämtat: 16.2.2016]

SPEK. (u.å. b). *Tulitöiden turvallisuus, Myös luvan myöntäjä tarvitsee tulityökortin*. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. [Online]

<http://www.spek.fi/Suomeksi/Koulutus/Tulitoiden-turvallisuus> [hämtat: 16.2.2016]

SSG. (u.å. a). *SSG Entre*. Standard Solutions Group. [Online]

<http://www.ssg.se/entre/> [hämtat: 16.2.2016]

SSG. (u.å. b). *SSG Entre, SSG ENTRE SUOMI*. Standard Solutions Group. [Online]

<http://www.ssg.se/entre/SSG-Entre-Suomi/> [hämtat: 16.2.2016]

Söderlund, N. 2016. *Ardalan Shekarabi: Nya LOU kommer först 2017*. Upphandling 24. [Online] <http://upphandling24.se/ardalan-shekarabi-nya-lou-kommer-forst-2017/> [hämtat: 2.2.2016]

TEM. 2016a. *De nya tröskelvärdena från och med den 1.1.2016*. Arbets- och näringsministeriet. [Online] https://www.tem.fi/sv/konsumenterna_och_marknaden/offentlig_upphandling/troskelvarden [hämtat: 8.3.2016]

TEM. 2016b. *Totalreform av upphandlingslagstiftningen*. Arbets- och näringsministeriet. [Online] https://www.tem.fi/sv/konsumenterna_och_marknaden/offentlig_upphandling/totalreform_av_upphandlingslagstiftningen [hämtat: 8.3.2016]

TEM. 2016c. *Vad är ett handelshinder?*. Arbets- och näringsministeriet. [Online] https://www.tem.fi/sv/konsumenterna_och_marknaden/handelshinder/vad_ar_ett_handelshinder [hämtat: 29.2.2016]

Trafi. (u.å.) *Yrkestrafik, Yrkeskompetens hos lastbils och bussförare*. Trafiksäkerhetsverket Trafi. [Online] http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/yrkestrafik/yrkeskompetens_hos_lastbils_och_bussforare [hämtat: 25.2.2016]

Trafikverket. 2015a. *Arbete på väg, Grundkompetens – Arbete på väg*. [Online] <http://www.trafikverket.se/tjanster/Utbildningar/arbete-pa-vag/E-learning-Arbete-pa-vag/> [hämtat: 16.2.2016]

Trafikverket. 2015b. *Arbete på väg, Påbyggnad – nivå 2 och 3*. [Online] <http://www.trafikverket.se/tjanster/Utbildningar/arbete-pa-vag/Pabyggnad--niva-2-och-3/> [hämtat: 16.2.2016]

Trafikverket. 2016. *Trafikverkets bygg- och utredningsprojekt*. [Online] <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Projekt/> [hämtat: 4.4.2016]

TTK. (u.å.). *Kortti, Sopimus Työturvallisuuskortin ja ruotsalaisen Entre-kortin käytöstä*. Työturvallisuuskeskus. [Online]
http://www.tyoturvallisuuskortti.fi/kortti/sopimus_tyoturvallisuuskortin_ja_entre-kortin_kaytosta [hämtat: 16.2.2016]

TYA. (u.å.). *Truck & Maskin, Maskinförarutbildning*. Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd. [Online]
<http://www.tya.se/home/truck-och-maskin/utbildning/maskinforarutbildning> [hämtat: 29.1.2016]

Unece. 2015. *Transport, Dangerous Goods*. The United Nations Economic Commission for Europe. [Online]
http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html [hämtat: 4.3.2016]

Vero. 2012. *Veronumero – ohje rakennusalan työntekijöille ja työnantajille*. [Online]
 Verohallinto. [https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Veronumero__ohje_rakennusalan_tyontekijo\(20240\)](https://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Ennakkoperinta/Veronumero__ohje_rakennusalan_tyontekijo(20240)) [hämtat: 6.3.2016]

Vero. 2015. *Beskattning av utlandsarbete. A27/200/2015*. Skatteförvaltningen i Finland. https://www.vero.fi/sv-FI/Detaljerade_skatteanvisningar/Internationella_situationer/Beskattning_av_utlandsarbete [hämtat: 6.3.2015]

YKB Sverige. (u.å.) *Yrkesförarkompetens, Sammanfattning av Lagen om Yrkesförarkompetens (2007:1157) samt förordningen (2007:1470)*. [Online]
<http://ykbsverige.se/indexx.php?cat=yrke> [hämtat: 25.2.2016]

Zakrisson, K. & Aaro, L-E. 2014. *DN Debatt. "Så ska vi flytta och förnya Kiruna när gruvan byggs ut*. Dagens Nyheter. [Online]
<http://www.dn.se/debatt/sa-ska-vi-flytta-och-fornya-kiruna-nar-gruvan-byggs-ut/> [hämtat: 2.3.2016]

Bilaga 1. Intervju Graniittirakennus Kallio Oy, 2016

Intervjuperson: Pertti Heininen, teknisk direktör

Sammanfattning av temaintervju

1. Vad är den huvudsakliga bakgrunden till detta arbete?

Syftet med detta arbete är att försöka erhålla mera ändamålsenlig information om hela processen angående en arbetstagares utstationering till Sverige. Med en tillräcklig mängd väsentlig kunskap ska vi sträva till att utveckla och bidra med drivkraft till det svenska dotterbolaget *Ab Infra Polars* verksamhet. Möjligheterna till vinst är högre med en väl utvecklad verksamhet. I framtiden kan företaget stärka sin position på marknaden i Norra Sverige och eventuellt etablera sig även i Norge. Det bör poängteras att detta är en långsiktig lösning som kan fullföljas med ett litet steg i taget.

1.1. Har det varit problem med verksamheten i Sverige?

Verksamheten hos Ab Infra Polar har helt enkelt inte riktigt kommit igång ordentligt. Bolagets verkställande direktör har bytts ut och det har letats efter bra och kunniga arbetsledare. Vi hoppas verkligen att verksamheten börjar ta fotfäste.

Vilka faktorer har försvårat utstationeringen vid tidigare tillfällen?

Ett fortgående problem har varit då entreprenadsbesluten dröjer allt för lång tid. De entreprenörer som anmält intresse eller gett anbud på upphandlingen har inte haft möjlighet att vänta på ett beslutstagande om entreprenaden. Detta har resulterat i att entreprenören slopat anbudet, eftersom det inte varit bindande och fortsatt med verksamheten i Finland.

Ett annat ärende som orsakat bekymmer har varit att erhålla en fullständig uppfattning om innehållet i entreprenadsbeskrivningarna, vilka är skrivna på svenska. De finska företagen har svårt att göra anbud på en entreprenad ifall de inte förstår innehållet i arbetsbeskrivningen fullständigt. För övrigt är det inte lätt för en finländare att utföra arbetet i Sverige, speciellt inom det praktiska området. Svenskarna har ett beteendesätt som finländarna inte är vana vid.

2. Finns det ett intresse för arbete utomlands?

Vi tror att det finns en hel del entreprenörer som kan tänkas förflytta sig för arbete i Sverige. I norra Finland finns det ett större intresse eftersom de är mer beredda att köra längre arbetssträckor, medan människorna i de södra delarna av landet blivit alltför bekväma då allting ligger så nära till. De finländska företagare som arbetat i Sverige har kommit från områden ovanför Uleåborg samt från Rovaniemi och Kemi. Entreprenörer nära svenska gränsen kan lättare tänka sig arbete i Sverige.

3. Hur ser framtidsvisionen ut för Graniittirakennus Kallio Oy?

Vi strävar konstant att utveckla vår verksamhet genom att studera marknadsbehovet från olika synvinklar. Det skulle gynna hela företaget om man kunde expandera verksamheten till flera nya områden, där man ännu inte haft stor verksamhet. Vi arbetar hårt för etablering på marknader med passande arbeten på nya områden. En stor utmaning är att uppskatta den rätta marknaden, konkurrensen inom det specifika området samt den slutgiltiga bedömningen om man ska medverka eller inte.

Bilaga 2. Intervju Infra Österbotten, 2016

Intervjuperson: Kai Salmi, verksamhetsledare

Sammanfattning av temaintervju

Inledningsvis poängterade Kai hur han tyckte man på smartaste sätt skulle gå tillväga vid forskningsprocessen och sade man kan se på ämnet från 4 olika perspektiv.

Det finns 4 huvudsakliga etableringssätt:

- Tillvägagångssätt då man grundar ett företag i Sverige.
- Tillvägagångssätt då man samarbetar med ett svenskt företag.
- Tillvägagångssätt då man som företagare arbetar med egen maskin.
- Tillvägagångssätt då man som företagare arbetar utan egen maskin.

Svårigheter inom jordbyggnadsbranschen har varit då mindre företag i dagens läge har svårare att få en större entreprenad, då det helt enkelt inte finns tillräckliga resurser. En ofta avgörande faktor är den extremt hårda konkurrensen mellan aktörerna på marknaden där stora företag vinner anbudstävlingar för hela entreprenaden med det lägsta priset, för att sedan dela upp entreprenaden i mindre andelar och sedan sälja de till ett högre pris.

Ytterligare marknadssvårigheter för de mindre företagen har uppstått då investeringsföretag har köpt upp många små- och medelstora jordbyggnadsföretag. Stora företag har bättre arbetskapacitet och ekonomiska resurser och därför möjlighet att till större entreprenader. Ungefär 1/3 av hela branschen ägs av investeringsföretag, såsom, Ramboll, Ahlström med flera.

En förändring på problemet är på kommande då *Lagen om offentlig upphandling* totalreformas och förväntas tas i bruk under slutet av år 2016. Nya bestämmelser i upphandlingslagen är bland annat kvalitet- och miljöfrågor vid anbudsförfarande som blir allt mer väsentliga, då enligt den idag ännu gällande upphandlingslagen fordrar att priset ska vara avgörande, sedan kompetensnivå osv.

Nya direktiv i upphandlingslagen kommer begränsa bränsleförbrukningen under arbetet. Det kommer att innebära en mera utarbetad tidsplanering där logistik och smart arbetsledning ligger i fokus. Ju mer miljöeffektivt ett arbete förutspås vara, desto mer poäng tilldelas man, vilket kommer spela en betydande roll. Relevant information hittas från Rapporten: Affärslandskapet 2020 av Kairos Future, som fungerat som hänvisningsmaterial till detta examensarbete.

Bilaga 3. Intervju Yrkesakademin i Sverige, 2016

Intervjuperson, Morgan Rönqvist, Regionschef i Norr

Sammanfattning av temaintervju

1. Vad krävs av en maskinförare som arbetar i Sverige?

Yrkesbeviset är något som krävs i både Sverige och Norge och det är väldigt svårt att arbeta utan yrkesbevis. Våra valideringskurser är anpassade till olika sorters maskinförare och för dem gäller följande krav:

- APV (Arbete på väg)
- ADR 1.3
- Yrkeskompetensbevis för maskinförare

*ADR 1.3-utbildningsbeskrivning. För all transport av farligt gods fordras goda kunskaper inom dokumentering och hantering av produkten. Det finns fastställda regler om utbildningskrav för all personal delaktig i hantering och transport av farliga gods.

2. Vad innebär valideringskursen? Varför bör maskinförare gå denna kurs?

I Sverige krävs det grävmaskinsutbildning hos samtliga maskinförare "Det svarta plastkortet", som är ett bevis på att man behärskar användningen av maskinen. Utbildningsinnehållet omfattas av: Arbetsteori, maskinteori och maskinhantering.

Orsaken till detta kompetenskrav är helt enkelt för att minimera antalet inkompetenta förare på byggnadsentreprenader. Man höjer arbetseffektiviteten samt ökar tryggheten på arbetsplatsen.

För att upprätthålla kompetensförfaringsätt utför TYA, BYN och Facket stickprovsgranskningar hos maskinförare på arbetsplatserna. Vid fall där beviset inte kan uppvisas eller bestyrkas kommer det böter.

3. Vilka förändringar innebär totalreformen av upphandlingslagen?

Exakt vad det innebär är fortfarande oklart i Sverige. Den nya lagen skulle tas i bruk senast i april 2016, men sköts upp till januari 2017, på grund av detta dröjer det längre än väntat för att få klartecken från Lagrådet. Miljökraven skärps samtidigt som man spekulerar ifall denna totalreform faktiskt kommer att gynna småföretagen. Småföretag har stram ekonomi och tvingas nu uppgradera sin utrustning så att de uppfyller miljökraven. För en arbetsmaskin på svenska marknaden krävs maskinbesiktning och miljökrav. Det nyaste miljökravet Euro-6 används allt mera. I utbildningssyfte krävs lastbil av årsmodell 2013 eller nyare samt arbetsmaskiner av årsmodell 2006 eller nyare. Tanken är god, men kanske en aning svårare än förväntat att uppfylla.

4. Skulle det behövas en ändring i lagstiftningen?

Infra ry. (Finland) och BYN (Byggnadsindustrins Yrkesnämnd, Sverige) borde harmoniseras så att kompetensutbildningar och lagstiftning skulle motsvara varandra och på det viset minska på slösandet av resurser i form av tid och pengar.

Bilaga 4. Intervju Ab Infra Polar, 2016

Intervjuperson: Joakim Svensson, verkställande direktör

Sammanfattning av temaintervju

Introduktion

Joakim Svensson blev anställd på Ab Infra Polar våren 2015 och har fungerat som verkställande direktör sedan den 1.5.2015. För tillfället bygger Ab Infra Polar bangårdar för gruvdriftskoncernen LKAB på området vid Malmberget i Gällivare samt vid Luossavaara – Kiirunavaara i Kiruna.

Det finns beslutade och planerade projekt i Norrbotten för 2016-2017 till ett värde kring 20 miljarder. I nuläget är ca 10 miljarder kronor beslutat, och en stor del är av projekt inom Samhällsomvandlingen i malmfälten. Ändamålet är förflyttning av städerna vilket innebär stora rivnings- och återuppbyggnadsarbeten.

Samarbetet som Ab Infra Polar har med dess ägare fungerar enligt Svensson mycket bra och förbättrar möjligheterna för arbete då Graniittirakennus Kallio Oy besitter stort ingenjörskunnande och Ab Tallqvist som har stora maskinresurser.

1. Hur fungerar beställaransvaret i Sverige (Tilaaajavastuu i Finland)

Beställaransvaret är reglerat i olika dokumentsamlingar. Dessa är så kallade standardavtal, leveransbestämmelser, entreprenadskontrakt m.m. som antagits av Sveriges Byggindustrier.

De kallas även *Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader*. Följande dokumentsamlingar styr procedurerna och tillvägagångssätten för anläggningar:

- AB 04 – Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader.
- ABT 06 – Allmänna bestämmelser för totalentreprenader avseende byggnads-, anläggnings- och installationsarbeten.
- ABK 09 – Allmänna bestämmelser för konsultuppdrag inom arkitekt- och ingenjörsverksamhet.
- AB-U 07 – Allmänna bestämmelser för underentreprenader i utförandeentreprenader.
- ABT-U 07 – Allmänna bestämmelser för underentreprenader på totalentreprenad.
- ABM 07 – Allmänna bestämmelser för köp av varor till yrkesmässig byggverksamhet.

(Standardavtal från: URL:

<https://publikationer.sverigesbyggindustrier.se/se/standardavtal>)

2. Hurudana entreprenadsavtal skrivs med berörda aktörer?

Ifall det i entreprenadsbeskrivningarna är bestämt att entreprenadsavtal ska skrivas, så görs det. Vid mera omfattande arbeten, såsom banarbeten för LKAB, samt för större delentreprenader så skrivs det alltid väl utförliga entreprenadsavtal.

3. Räcker det med finska bevis eller bör ytterligare kompetenser och tillstånd införskaffas som är i enlighet med svensk lagstiftning?

Besiktningar

Då det är frågan om besiktningar av maskiner och lyftanordningar, duger besiktningar utförda i Finland även i Sverige.

Arbetssäkerhet

I vissa fall räcker kompetenser och dokument godkända i Finland men det kan även krävas att man bör gå en kompletterande utbildning. För till exempel maskinförare krävs följande kompetenser: Maskinförarbevis, Arbeta på väg och ADR 1.3-utbildning. Större bolag såsom LKAB, Vattenfall och SSAB ordnar egna behörighetskurser som ger tillträde till deras arbetsområden.

4. Hur ser företagshälsovården ut i Sverige?

Ab Infra Polar har köpt en tjänst hos en företagshälsovårdsenhet. De flesta företag i dagens läge har ett avtal med företagshälsovården för att upprätthålla en god hälsa hos de anställda. Man kan inte rekrytera folk som inte har hälsan i skick.

5. Vad bör man beakta vid anbudsgivning av offentliga upphandlingar?

Det går inte att gå in och bjuda på för stora entreprenader om man inte har kontakter till underentreprenörer som kan utföra arbetet. Man bör helt enkelt kunna garantera att sådana aktörer finns tillgängliga.

Det är inget problem att anlita leverantörer av exempelvis vattenrör, armering och betong eftersom de inte är så många till antalet, vilket gör det lättare att kontakta dem och få arbetet utfört. Det eftersträvas ofta till att gärna ha ett par stadigvarande aktörer som deltar i alla av företagets entreprenader. Ett gott förhållande till många leverantörer är alltid positivt.

Tidigare påstötta problem, vid och efter anbudsgivning

Ett problem som speciellt drabbat småföretagare är att det i Sverige dröjer allt för lång tid från att man lämnat anbud, tills att man får besked. Det givna priset gäller under ett givet tidsintervall, men ibland har tiden gått ut men inget besked har återlämnats. Det har betytt att entreprenörerna har tagit sig an ett annat jobb i väntan på beskedet. Nya krav vid anbudsförfarande av offentliga upphandlingar träder i kraft i samband med den totalreformerade upphandlingslagen 2016. Responsen är positiv till ambitionen och viljan att hitta bättre lösningar för offentliga upphandlingar, enligt Upphandling 2016.

6. Finns det skillnader i användningen av bränsle?

I de flesta fall beställs några kubikmeter dieselolja åt gången. Bränslet är ämnat för eget bruk samt för elverk och övriga små bränsledrivna maskiner. Bränslecisternen ska förvaras i en skild invallning och ska inte förflyttas i onödan. Bränslet pumpas sedan manuellt enligt behov. Något som är värt att poängtera är att det bör alltid skyltas på fordonet vad för sorts farligt gods som transporteras. Det är skyltningen som är styrande för vad som gäller.

Kravet på ADR 1.3-utbildning för personal delaktiga i hantering av farligt gods har högst antagligen stiftats från olyckor som skett vid transporter och förflyttning. Begreppet "fri mängd" i Sverige, är den mängd som en privatperson får förflytta i bensindunkar högst 60 liter/enhet). Vanliga dunkar ska märkas med triangel eller gummisnodd på vilka det bör stå vad dunken innehåller. Vid volymer över 60 liter ska kärlet certifieras, provtryckas samt den person som hanterar bör inneha ADR 1.3-utbildning.

Övriga synpunkter

Enligt Svenssons personliga åsikt kräver man i Sverige allt för mycket av företagen speciellt i deras anbud. Ibland har det gått så långt att beställaren börjat leta fel hos anbudsgivaren. Letar man efter fel så kommer man högst antagligen också hitta fel, vilket sedan fungerar som giltig orsak till hävandet av kontraktet.

Det är inte endast priset som styr utan också andra faktorer vilket ställer väldigt hårda krav på företagarna. Det har resulterat i att beställaren har större möjligheter att göra vad den vill och använda sig av vem den vill.

Överlag så har företag som kommit över till Sverige lagt märke till att det inte är så stor skillnad marknaderna emellan. Det går principiellt lika bra att arbeta i Sverige som i Finland, det vill säga möjligheterna är goda, vilket gynnar många företag eftersom att efterfrågan på arbetskraft inom jordbyggnad är väldigt stor, speciellt i de norra delarna av Sverige.

Bilaga 5. Intervju Bröderna Hemming Ab, 2016

Intervjuperson: Kaj Hemming, verkställande direktör

Sammanfattning av temaintervju.

Introduktion

Bröderna Hemming Ab grundades som ett familjeföretag år 1958. Företagets omsättning är ca 4,5 M€. Idag kommer runt 60 % av omsättningen från el- och kabelarbeten, där byggandet av väderbeständiga el-nätverk är företagets spetskompetens. Projekt utförs i Sverige men största delen av verksamheten finns ändå i Finland.

Bröderna Hemming Ab är ett AAA-bolag. För att erhålla AAA-standard innebär att företaget har högsta kreditvärdighet, vilket endast ca 3,5 % av alla bolag har.

1. Hur har era utlandsarbeten sett ut?

Sedan år 1995 har vi årligen haft åtminstone ett projekt i Sverige. Projekten utförda i Sverige har gjorts i samarbete med ett jordbyggnadsföretag i lika stor skala som Bröderna Hemming Ab och som även fungerat huvudentreprenör på projektet.

Manskapskapaciteten för projekten i Sverige har i medeltal bestått av ca 6-7 personer, medan vid större entreprenader ända upp till 12-15 personer. Masket har tagit med sig egna maskiner till entreprenadsområdet. Projektens omfattning är i medeltal 6-7 månader (Maj-Dec) men också uppemot nästan 1 år. Avtal som uppgjorts under projekt i Sverige är vanliga entreprenadsavtal mellan huvudentreprenör och underentreprenör.

2. Räcker det med finska bevis eller bör ytterligare kompetenser och tillstånd införskaffas som är i enlighet med svensk lagstiftning?

Vissa utbildningar godkända i Finland bör kompletteras för att gälla i Sverige. De tilläggsutbildningar vi har använt oss av är bland annat följande:

- Besiktning av maskiner
- Maskinförarbevis
- SSG-Entre = Arbetssäkerhetskortet
- Arbete på Väg
- ADR 1.3-utbildning
- Ytterligare kompetenskrav såsom Elsäkerhetskort m.fl.

Vi har anlitat en besiktningsman från Sverige som kommit över till Finland för att besikta maskinerna och skola personalen om bestämmelser och kriterier i Sverige. Vi har en maskinpark vars ålder är mellan 0-5 år så alla maskiner är CE-märkta och uppfyller de nyaste miljökraven.

Vilka kurser som krävs görs via överenskommelse med beställaren. På många projekt ordnas interna säkerhetskurs som ger tillträde till arbetsplatsen. I Sverige utförs fortgående vecko- och månadskontroll av maskinerna för att upprätthålla standarden. Fortgående granskningar av maskiner är inte vanligt förekommande i Finland men utvecklingen visar att det är på kommande hitåt inom snar framtid.

3. Hur ser ett vanligt anbudsförfarande av offentliga upphandlingar ut i Sverige?

Vid anbudsgivning av offentliga upphandlingar bör man beakta prismetvetenhet samt bedömning av risker för att kunna offerera enligt rätt prisnivå. Väl utförda jobb av utländska företag är alltid ett stort plus för det visar tecken på kunnighet och pålitlighet samtidigt som de svenska aktörerna börjar visa respekt.

Beskattning

Vi beskattar vårt arbete till Finland men fakturerar arbetet i Svenska Kronor. Vi har ett bankkonto i Sverige och ett eget svenskt FO-nummer men vi är så att säga inte registrerade i Sverige. Enligt överenskommelse mellan beställare och entreprenör kan man antingen binda avtalet till en viss valutakurs och på det sättet minska valutariskerna.

4. Diskussion angående totalreformen för Lagen om offentlig upphandling.

Diskussion om den nya *Upphandlingslagen* som ska gynna små- och medelstora företag där det konstaterades att idén och tanken till reformen är väldigt god och det låter faktiskt bra. Ett problem med denna reform är hur den kommer verkställas och tillämpas i praktiken, speciellt då miljö- och energikraven blir strängare. Kommer faktiskt anbudsgivningen bli mera jämförbar och kommer faktiskt mindre entreprenörer ha råd att uppfylla alla givna kriterier vid anbudsgivningen?

Övriga synpunkter

Infra ry. har de tre senaste åren arbetat för att kunna skapa en *expertperson* inom infrastrukturprojekt på ett internationellt plan. Personen i fråga skulle fungera som koordinator av de kurser som ytterligare krävs av företag och entreprenörer på jordbyggnadsprojekt i Sverige.

Bilaga 6. Blankett NT1: Anmälan om att förskottsinnehållning verkställs i Finland.

NT1

SUOMI
FINLAND



ILMOITUS ENNAKONPIDÄTYKSEN TOIMITTAMISESTA
SUOMESSA, kun työ tehdään muussa pohjoismaassa
Työnantaja täyttää lomakkeen ja lähettää Verohallintoon.

ANMÄLAN OM ATT FÖRSKOTTSSINNEHÅLLNING
VERKSTÄLLS I FINLAND då arbetet utförs i ett annat
nordiskt land
Arbetsgivaren fyller i blanketten och skickar den till
Skatteförvaltningen.

Työskentelyvaltio Arbetsstat	Työskentelypaikkakunnat Arbetsorter
------------------------------	-------------------------------------

A TYÖNANTAJA ARBETSGIVARE

Nimi Namn	Osoite Adress	
Yhteyshenkilö ja puhelinnumero Kontaktpersonens namn och telefonnummer		Y-tunnus FO-nummer
Suomalaisen työnantajan toimeksiantaja tai urakoitsija/rakennuttaja työskentelyvaltiossa (nimi ja osoite) Den finska arbetsgivarens uppdragsgivare eller entreprenör/byggherre i arbetsstaten (namn och adress)		
Onko työnantajalla työskentelyvaltiossa kiinteä toimipaikka, jonka tulosta työntekijän palkalla rasisetaan? Har arbetsgivaren i arbetsstaten ett fast driftställe, vars resultat arbetstagarens lön belastar? <input type="checkbox"/> kyllä/ja <input type="checkbox"/> ei/nej		

B TYÖNTEKIJÄ ARBETSTAGARE

Sukunimi Släktnamn	Etunimet Förnamn
Henkilötunnus Suomessa Personbeteckning i Finland	Syntymäaika Födelsedid
Osoite Suomessa Adress i Finland	Verotuskunta Beskattningskommun
Osoite työskentelyvaltiossa Adress i arbetsstaten	

C TYÖSKENTELYN KOKONAISKESTO TOTAL TJÄNSTGÖRINGSTID

Oleskelu työskentelyvaltiossa alkoi Vistelsen i arbetsstaten började	Oleskelun oletetaan päättyvän Vistelsen uppskattas bli avslutad
/ 20	/ 20

D SUOMALAISEN TYÖNANTAJAN ALLEKIRJOITUS DEN FINSKA ARBETSGIVARENS UNDERSKRIFT

Päiväys ja työnantajan allekirjoitus Datum och arbetsgivarens underskrift

E SUOMEN VEROVIRANOMAISEN ALLEKIRJOITUS FINSKA SKATTEMYNDIGHETENS UNDERSKRIFT

Vahvistamme, että edellä mainittu työnantaja on velvollinen toimittamaan ennakonpidätyksen Suomessa tässä ilmoituksessa mainitusta työstä saadusta palkkatulosta. Työntekijä on verovelvollinen Suomessa kysymyksessä olevasta tulosta.

Vi bekräftar att den ovannämnda arbetsgivaren är skyldig att verkställa förskottsinnehållning i Finland på löneinkomsten av det i anmälan nämnda arbetet. Arbetstagaren är skattskyldig i Finland för inkomsten i fråga.

Ilmoitus vastaanotettu Anmälan mottagits	Veroviranomainen Skattemyndighet	Allekirjoitus Underskrift
/ 20		

Bilaga 7. Blankett NT2: Anmälan om att förskottsinnehållning inte verkställs i Finland.

NT2

SUOMI
FINLAND



ILMOITUS ENNAKONPIDÄTYKSEN TOIMITTAMATTA
JÄTTÄMISESTÄ SUOMESSA
Työnantaja täyttää lomakkeen ja lähettää Verohallintoon.

ANMÄLAN OM ATT FÖRSKOTTSSINNEHÅLLNING INTE
VERKSTÄLLS I FINLAND
Arbetsgivaren fyller i blanketten och skickar den till
Skatteförvaltningen.

Työskentelyvaltio Arbetsstat	Työskentelypaikkakunnat Arbetsorter	Ennakonpidätystä ei toimiteta alkaen Förskottsinnehållning verkställs inte fr.o.m. / 20
---------------------------------	--	--

A TYÖNANTAJA ARBETSGIVARE

Nimi Namn	Osoite Adress	
Yhteyshenkilö ja puhelinnumero Kontaktpersonens namn och telefonnummer		Y-tunnus FO-nummer
Onko työnantajalla työskentelyvaltiossa kiinteä toimipaikka, jonka tulosta työntekijän palkalla rasitetaan? Har arbetsgivaren i arbetsstaten ett fast driftställe, vars resultat arbetstagarens lön belastar? <input type="checkbox"/> kyllä/ja <input type="checkbox"/> ei/nej		

B TYÖNTEKIJÄ ARBETSTAGARE

Sukunimi Släktnamn	Etinimet Förnamn
Osoite Suomessa Adress i Finland	Verotuskunta Beskattningskommun
Osoite työskentelyvaltiossa Adress i arbetsstaten	Henkilötunnus Suomessa Personbeteckning i Finland
Työskentelyvaltiossa olevan toimeksiantajan nimi ja osoite Namn och adress av uppdragsgivaren i arbetsstaten	

C TYÖSKENTELYN KOKONAISKESTO TOTAL TJÄNSTGÖRINGSTID

Oleskelu työskentelyvaltiossa alkoi Vistelsen i arbetsstaten började / 20	Oleskelun oletetaan päättyvän Vistelsen uppskattas bli avslutad / 20	Rahapalkka/kk Penninglön/mån.	Valuutta Valuta
Muut korvaukset ja edut (rasti ruutuun): Övriga ersättningar och förmåner (kryss i rutan): <input type="checkbox"/> päiväraha dagtraktamente <input type="checkbox"/> asuntoetu bostadsförmån <input type="checkbox"/> autoetu bilförmån <input type="checkbox"/> muu etu annan förmån			

Jos kyseessä on muussa pohjoismaassa tapahtuva työskentely, täytetään myös tämä kohta:
Onko ulkomaantyöskentelyn palkasta aluksi toimitettu ennakonpidätys Suomeen? (Tätä pidätystä ei saa oikaista).
Är det fråga om arbete som utförs i ett annat nordiskt land, ska också denna punkt fyllas i:
Har det till en början verkställts förskottsinnehållning till Finland på utlandsinkomsten?
(Denna förskottsinnehållning får inte rättas.) ☐ kyllä/ja ☐ ei/nej

D ALLEKIRJOITUS UNDERSKRIFT

Päiväys ja työnantajan allekirjoitus Datum och arbetsgivarens underskrift
--

E VEROVIRANOMAISEN MERKINTÖJÄ SKATTEMYNDIGHETENS ANTECKNINGAR

Ilmoitus vastaanotettu Anmälan mottagits / 20	Veroviranomainen Skattemyndighet	Allekirjoitus Underskrift
---	-------------------------------------	---------------------------

Bilaga 8. Blankett 5053: Arbetsgivarens anmälan om utlandslön

ARBETSGIVARENS ANMÄLAN OM UTLANDSLÖN

Anmälan ska ges då det inte har verkställts förskottsinnehållning i Finland på utlandslön på grund av sexmånadersregeln eller ett skatteavtal.

Anmälan ska också ges då det inte verkställts förskottsinnehållning i Finland på grund av att lönen beskattas i arbetsstaten med anledning av ett fast driftställe eller för att det är fråga om hyrning av arbetskraft eller för att det i arbetsstaten tillämpas begreppet ekonomisk arbetsgivare. Eventuellt verkställd miniinnehållning för den försäkrades sjukförsäkringsavgift är inte lika med förskottsinnehållning.

Skatteår:

Arbetsstagarens namn	Personbeteckning
Adress i Finland	
Adress i utlandet	

Arbetsstat 1

Arbetsstat	Arbetsorter		
Penninglön som betalats utan förskottsinnehållning, euro	Kostnadsersättningar sammanlagt, euro	Skatt som betalats till arbetsstaten, euro	
Naturaförmåner <input type="checkbox"/> bostadsförmån <input type="checkbox"/> bilförmån <input type="checkbox"/> optionsförmån <input type="checkbox"/> annan förmån, vad:			
Arbetsperioder under skatteåret (ankomst- och avresedatum ddmm-ddmm)			
Arbetsperioden i denna stat under föregående året (ddmmåååå-ddmmåååå)		Arbetet i denna stat uppskattas bli avslutat ddmmåååå	
Det är fråga om hyrning av arbetskraft ²⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Lönen belastar resultatet av arbetsgivarens fasta driftställe i arbetsstaten ²⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	I arbetsstaten tillämpas begreppet ekonomisk arbetsgivare ²⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Pensionsskyddscentralen eller Fpa har intygat att arbetstagaren under denna tid omfattas av det finska socialskyddet <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej

Arbetsstat 2

Arbetsstat	Arbetsorter		
Penninglön som betalats utan förskottsinnehållning, euro	Kostnadsersättningar sammanlagt, euro	Skatt som betalats till arbetsstaten, euro	
Naturaförmåner <input type="checkbox"/> bostadsförmån <input type="checkbox"/> bilförmån <input type="checkbox"/> optionsförmån <input type="checkbox"/> annan förmån, vad:			
Arbetsperioder under skatteåret (ankomst- och avresedatum ddmm-ddmm)			
Arbetsperioden i denna stat under föregående året (ddmmåååå-ddmmåååå)		Arbetet i denna stat uppskattas bli avslutat ddmmåååå	
Det är fråga om hyrning av arbetskraft ²⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Lönen belastar resultatet av arbetsgivarens fasta driftställe i arbetsstaten ²⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	I arbetsstaten tillämpas begreppet ekonomisk arbetsgivare ²⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej	Pensionsskyddscentralen eller Fpa har intygat att arbetstagaren under denna tid omfattas av det finska socialskyddet <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nej

²⁾ Ge en utredning på särskild bilaga.

Arbetsstagarens besök i Finland under skatteåret (ankomst- och avresedatum ddmm-ddmm)

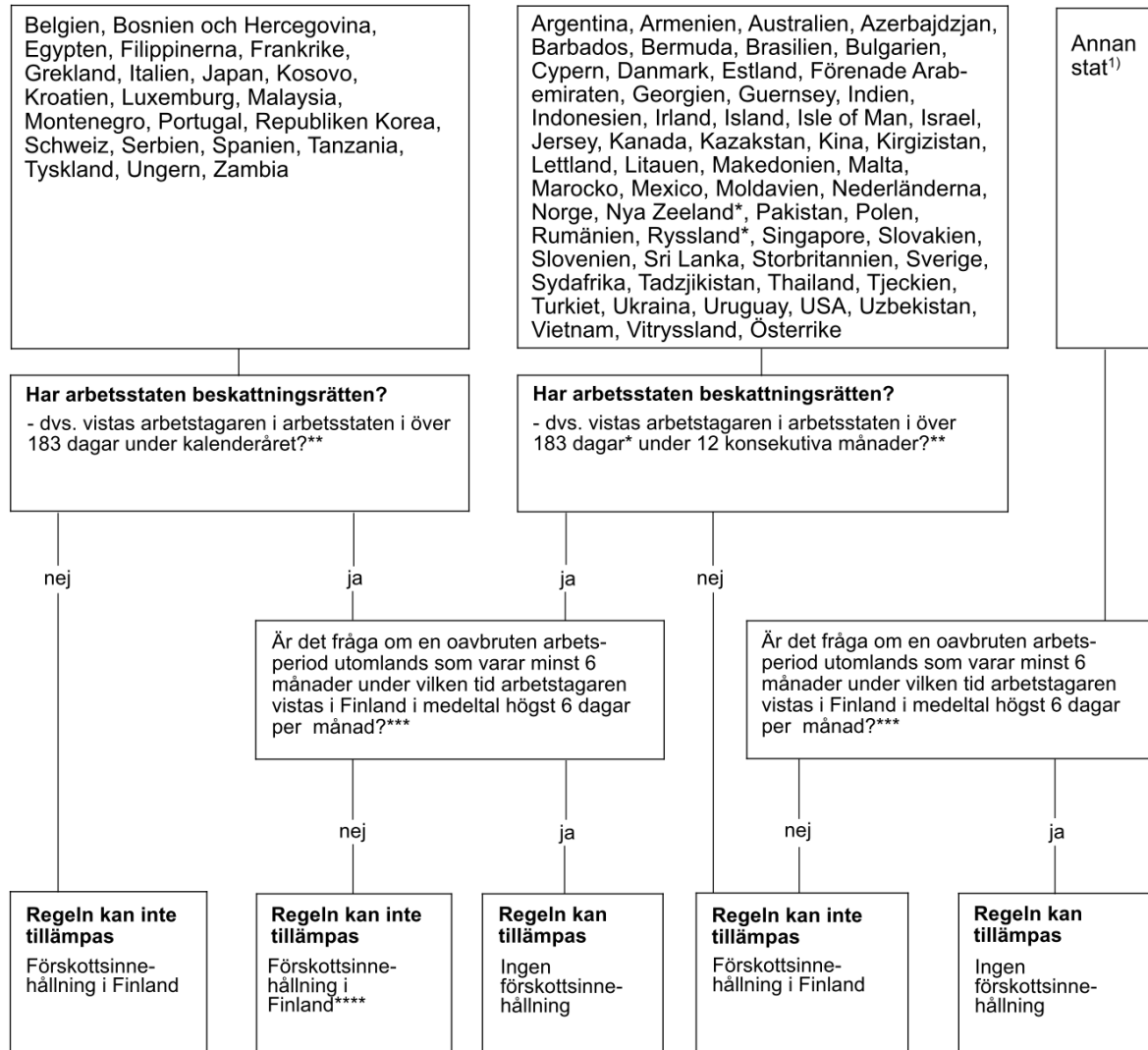
Arbetsgivarens namn	Telefonnummer	FO-nummer
Anmälningsgivarens underskrift och namnförtydligande		Datum

Bilaga 9. Lämplighetstest gällande Sexmånadersregeln

LÄMPLIGHETSTEST GÄLLANDE SEXMÅNADERSREGELN DÅ ARBETSGIVAREN ÄR ETT FINLÄNSKT FÖRETAG

Fr.o.m. år 2014

Sök arbetsstaten och svara på frågorna.



* Ryssland har inte rätt att på basis av vistelsetiden beskatta en lön som intjänats i byggnadsarbete. Beskattningsrätten förutsätter att den finländska arbetsgivaren har ett fast driftställe i Ryssland. 183 dagar beräknas i Nya Zeeland per 1.4–31.3.

** Arbetsstaten har alltid rätt till beskattning i sådant specialfall att arbetsstatens skattemyndighet anser att det finländska företaget i arbetsstaten har ett sådant fast driftställe till vilket arbetet hänförs sig. Arbetsstaten kan ha rätt att beskatta också därför att arbetsstatens skattemyndigheter anser att ett företag från arbetsstaten är den verkliga arbetsgivaren. I dessa fall ska en utredning om arbetsstatens ställningstagande uppvisas för de finska skattemyndigheterna.

*** Också avrese- och ankomstdagarna utgör vistelsedagar i Finland. Vistelse i Finland på grund av rapportering inräknas också.

**** Om det framgår att arbetsstaten beskattar, kan man ansöka om en nedsättning i arbetstagarens skattekort i Finland. Man ska för detta ändamål komma fram med en uppskattning om skattens storlek i arbetsstaten. Uppskattning behövs inte om arbetet utförs i något av de följande länderna: Egypten, Spanien, Portugal eller Frankrike.

Tillämpning av sexmånadersregeln hindras inte av att arbetsstaten av någon orsak inte utnyttjar den beskattningsrätt som tilldelats den i skatteavtal.

¹⁾ Med annan stat avses en stat med vilken Finland inte har något skatteavtal.

Bilaga 10. Högsta tillåtna totalmängd farligt gods per transportenhet

1.1.3.6.3 När farligt gods på transportenheten tillhör samma kategori, anges högsta totalmängd per transportenhet i kolumn 3 i nedanstående tabell:

Transport kategori (1)	Ämnen eller föremål Förpackningsgrupp eller klassificeringskod/-grupp eller UN-nummer (2)	Högsta total- mängd per transport- enhet (3)
0	Klass 1: 1.1A, 1.1L, 1.2L, 1.3L, 1.4L och UN 0190 Klass 3: UN 3343 Klass 4.2: Ämnen som tillhör förpackningsgrupp I Klass 4.3: UN 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148 och 3207 Klass 6.1: UN 1051, 1613, 1614 och 3294 Klass 6.2: UN 2814 och 2900 (skyddsklass 3 och 4) Klass 7: UN 2912-2919, 2977, 2978 och 3321-3333 Klass 9: UN 2315, 3151 och 3152 samt utrustning som innehåller sådana ämnen eller blandningar samt tömda, ej rengjorda förpackningar, som innehållit ämnen i denna transportkategori	0
1	Ämnen och föremål, som tillhör förpackningsgrupp I och inte tilldelats transportkategori 0 samt ämnen och föremål i följande klasser: Klass 1: 1.1B-1.1J ^a , 1.2B-1.2J, 1.3C, 1.3G, 1.3H, 1.3J och 1.5D ^a Klass 2: grupperna T, TC ^a , TO, TF, TOC och TFC Klass 4.1: UN 3221-3224 och 3231-3240 Klass 5.2: UN 3101-3104 och 3111-3120	20
2	Ämnen och föremål, som tillhör förpackningsgrupp II och inte tilldelats transportkategori 0, 1 eller 4 samt ämnen och föremål i följande klasser: Klass 1: 1.4B-1.4G och 1.6N Klass 2: grupp F Klass 4.1: UN 3225-3230 Klass 5.2: UN 3105-3110 Klass 6.1: ämnen och föremål, som tillhör förpackningsgrupp III Klass 6.2: UN 2814 och 2900 (skyddsklass 2) Klass 9: UN 3245	333
3	Ämnen och föremål, som tillhör förpackningsgrupp III och inte tilldelats transportkategori 0, 2 eller 4 samt ämnen och föremål i följande klasser: Klass 2: grupperna A och O Klass 8: UN 2794, 2795, 2800 och 3028 Klass 9: UN 2990 och 3072	1000
4	Klass 1: 1.4S Klass 4.1: UN 1331, 1345, 1944, 1945, 2254 och 2623 Klass 4.2: UN 1361 och 1362 i förpackningsgrupp III Klass 7: UN 2908-2911 Klass 9: UN 3268 samt tömda, ej rengjorda förpackningar, som innehållit farliga ämnen med undantag av sådana som faller i transportkategori 0.	egränsat

^a för UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 och 1017 utgör högsta tillåtna totalmängd per transportenhet 50 kg.

Bilaga 11. Internationell besiktning av lyftordningar och andra tekniska anordningar

AFS 2003:6

Bilaga 2

Internationell besiktning enligt 9–12 §§. Precisering av tillämpningsområdet, intervall för återkommande besiktning och fördjupad återkommande besiktning enligt 20 § samt provlast.

Rad	Typ av anordning	Intervall för återk. besiktning	Provlust	Intervall för fördjupad återk. besiktning	Precisering av tillämpningsområdet
A	Grävmaskiner.	12 mån.	–	–	Självgående maskiner på band, hjul eller ben och med en monterad utrustning med länksystem, huvudsakligen avsedd för grävning med höjd- eller djupgrävningsskopa utan rörelse av undervagnen. Självgående motordrivna hjul- och bandmaskiner med en huvudram konstruerad att bära både ett frontmonterat lastaggregat och ett bakmonterat grävaggregat. I maskinerna ingår även arbetsaggregatet.
B	Maskindrivna fordonskranar.	12 mån.	Maxlast < 5 ton: 125 %. Maxlast 5 t.o.m. 20 ton: 120%. Maxlast 20 t.o.m. 50 ton: 115 %. Maxlast > 50 ton: 110 %.	10 år.	Armkrans eller svängkrans monterad på fordon. Undantag: Besiktning av mobilkranar regleras på rad E.
C	Bakgavellyft.	12 mån.	–	–	Lyftanordningar med styrt lastbärande organ i form av plattform, monterade på fordon för lastning och lossning av fordonet.
D	Tornkranar.	12 mån.	Maxlast < 5 ton: 125 %. Maxlast 5 t.o.m. 20 ton: 120%. Maxlast 20 t.o.m. 50 ton: 115 %. Maxlast > 50 ton: 110 %.	10 år.	Svängkrans med utliggare som är fäst till ett vertikalt torn.

Fortsättning på Bilaga 11. Internationell besiktning av lyftanordningar

AFS 2003:6

Rad	Typ av Anordning	Intervall för återk. Besiktning	Provlast	Intervall för fördjupad återk. besiktning	Precisering av tillämpningsområdet
E	Mobilkranar.	12 mån	Maxlast < 5 ton: 125 %. Maxlast 5 t.o.m. 20 ton: 120 %. Maxlast 20 t.o.m. 50 ton: 115 %. Maxlast > 50 ton: 110 %.	10 år.	Fordonskranar på för ändamålet särskilt konstruerat fordon.
F	Mobila arbetsplattformar inklusive klätterplattformar.	12 mån.	150 %, dock minst 100 kg.	10 år.	Anordning med arbetskorg för lyft av personer vilken genom manöverorgan i korgen kan ställas på olika nivåer för att utföra t.ex. reparations-, underhålls- eller kontrollarbete, samt vilken med hjälp av ett chassi kan flyttas fritt eller efter spår, samt. anordning med arbetsplattform som styrs av och rör sig längs minst en bärande mast, avsedd för lyft av personer och som kan ställas på olika nivåer för att utföra t.ex. reparations-, underhålls- eller kontrollarbete.

Bilaga 12. Centrala hälsorisker och belastningsfaktorer för yrkesförare vid landsvägstransport

Taulukko 1. Maantiiliikenteen ammattikuljettajien työn keskeiset terveysriskit ja kuormitustekijät

Terveysriski- ja kuormitustekijät vaihtelevat suoritealoittain

(erityistä sairastumisen vaaraa aiheuttavat on merkitty *:lla)

■ epäsäännöllinen työaika

- ☐ yötyö* (vähintään 3 h työtä klo 23–06 ja vähintään 20 kertaa vuodessa)
- ☐ vireystilaongelmat
- ☐ vaikeuttaa terveellisten elintapojen ylläpitämistä (uni, tupakoimattomuus, ravitsemus ja liikunta)

■ kemialliset ja fysikaaliset riskitekijät*

- ☐ melu
- ☐ pakokaasut ja pölyt
- ☐ lämpöolot (kuumuus, kylmyys)
- ☐ koko kehon värinä
- ☐ erilaiset kemikaalit (kuljetettavat aineet ja puhdistuskemikaalit)

■ tapaturmariskit (erityisesti liukastumis- ja putoamistapaturmat ja äkillinen fyysinen kuormittuminen, vakavat liikennetapaturmat)

■ psyykkiset kuormitustekijät

- ☐ työn organisointiin ja työaikoihin liittyvät
 - esim. henkilöliikenteessä jaetut ja pitkät työvuorot
 - pitkä työsidonnaisuus
 - aikataulupaine ja kiire työssä
- ☐ väkivallan uhka (henkilö- sekä ulkomaanliikenne)
- ☐ muu liikenne (erit. vilkkaasti liikennöidyt seudut)

■ fyysiset kuormitustekijät (ali- ja/tai ylikuormitus)

- ☐ liikuntaelinten (erit. niska-hartiaseutu, selkä, polvet) kuormitus
 - hytin (linja-autot, raitiovaunut) ja tavaratilojen huono ergonomia (erit. linja-autot)
 - istuminen ja siihen liittyvä staattinen lihasjännitys
 - toistuvat rangan kiertoliikkeet (erit. henkilöliikenne)
 - muut toistoliikkeet (ajaminen, ajoneuvoon ja esim. nosturiin meno ja poistuminen)
- ☐ sydämen ja verenkiertoelimistön kuormitus
 - rahtitavaroiden (taakkojen) manuaalinen käsittely (pitkän matkan linja-autot, tavaraliikenteen puolella esim. elintarvikkeiden- ja muu jakelukuljetus)
 - apuvälineiden puute tai käyttämättömyys
 - lastaus- ja purkualueiden puutteelliset olosuhteet (lämpötila, tilanpuute)

■ kognitiiviset (aivojen tiedonkäsittely) kuormitustekijät

- ☐ liikenteen, teknisten laitteiden (karttaohjelmat, ajoneuvopäätteet, matkapuhelin) ja asiakkaiden (henkilöliikenne) yhtäaikainen seuraaminen
- ☐ psykofyysinen kuormittuminen, huomiokyvyn jakaminen, univaje ja vireystilan aleneminen